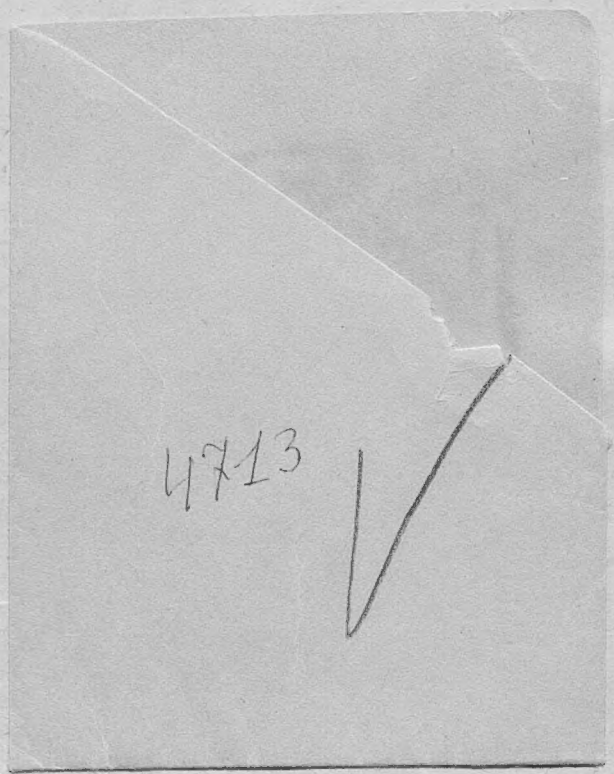
ЛЕКЦИИ
ПО ИСТОРИИ
РУССКОГО ПРАВА

ПРОВЕРЕНО 54 г.

ПРОВЕРЕНО 5[illegible]

Проверено | 2015

ПРОВЕРЕНО 1960 г.



359А8
Б-43

П. И. БЕЛАВЕНЕЦ

МАТЕРИАЛЫ ПО ИСТОРИИ РУССКОГО ФЛОТА

4713

БИБЛИОТЕКА ГМШ СССР

ФИЛИАЛ Центральной ВМБ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ
ВОЕННО-МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР
МОСКВА 1940 ЛЕНИНГРАД

359.A8
B43

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Предлагаемый читателю „Материалы по истории русского флота“ является переизданием книги П. Белавенца „Значение флота в истории России“, вышедшей в свет в 1914 г.

Давая достаточно полный обзор плаваний и боевой деятельности древних русских мореходов, киевских славян и новгородцев, Белавенец значительно короче излагает историю морских походов Петра I и событий в последующие столетия.

Без достаточных оснований Белавенец подчас чрезвычайно подробно останавливается на событиях или лицах второстепенных, в ущерб и умаление событий и действующих лиц гораздо более значительных. Так, Белавенец чрезвычайно краток в описаниях действий адмирала Ушакова на Черном море в русско-турецкие войны XVIII века, сжато и бегло перечисляя ряд сражений, окончившихся блистательными победами русских моряков. Среди замечательных деятелей русского флота конца XIX и начала XX века читатель напрасно будет искать имя адмирала С. О. Макарова, как талантливого, образованного моряка, резко выделявшегося среди многих бездарных, невежественных адмиралов предцусимского периода. Объяснение этому умалчиванию нужно искать в классовом мировоззрении автора.

Никто не станет отрицать того, что флот играл очень большую роль в историческом развитии, но П. Белавенец делает флот чуть ли не единственным решающим фактором на всех этапах исторического прошлого человечества. В морской силе он всегда усматривает абсолютно первенствующий стержень исторического процесса и игнорирует при этом другие важнейшие факторы. Такое толкование вопроса безусловно неправильно.

Рассматривать предлагаемый труд как учебник нельзя, и будет правильнее считать его лишь как пособие или материал для изучения военно-морской истории нашей родины.

Обилие иллюстраций, рисунков и гравюр в значительной степени облегчает изучение материала. Из книги при переиздании исключено много явно неверных и излишних положений. Тем не менее, переработка не исключает необходимости критического подхода к книге.

Карта Восточной Европы с показанием расселения племен в половине IX века, на которой показана граница русских владений в XIX веке.

I. КИЕВСКИЙ ПЕРИОД

МОРСКИЕ ПОХОДЫ НА РУССКОМ (ЧЕРНОМ) МОРЕ

Положение нашего отечества с первых же годов его исторического существования резко указало огромное значение водных путей по большим рекам, соединяющим, с небольшими перерывами, моря, называемые ныне Балтийским и Черным. Это был Великий путь из варяг в греки.[1]

Из-за непроходимости лесов и болот реки являлись единственными и естественными дорогами. Небольшие же сухопутные перерывы в этом сообщении, называвшиеся тогда волоками, нужно было проходить, перенося или переволакивая свои суда по суше.

Лодки представляли тогда удобнейшее и безопаснейшее средство сообщения и служили для перевозки как людей, так и грузов. Естественно, что крупные селения и города располагались по главным водным путям. Жители даже отдаленных от моря местностей с первых же шагов своего сознательного бытия усваивали себе искусство плавания по рекам, а более предприимчивые и отважные — и по морям.

Российская летопись, начинающаяся со второй половины IX века, отмечает военно-морские походы наших предков против могущественной тогда Византийской империи; есть указания на морские набеги русских и до IX века, но вдаваться в рассмотрение событий этих времен седой старины нашего отечества мы не будем и ограничимся теми морскими походами, которые неоспоримо указаны летописями.

Первый поход русских под стены Константинополя был совершен Аскольдом и Диром. Русские дружины в 860 г. подошли на 200 судах к Царьграду. Византийский император Михаил III был в это время в походе против агарян и только с большим трудом пробрался в свою столицу, обложенную с моря неожиданным неприятелем. Опасность для Византии была безусловна. Но, на счастье греков, поднявшаяся буря разметала большинство русских судов и тем избавила Византию от

---

[1] Великий путь из варяг в греки, по свидетельству летописца Нестора, шел следующим путем: Варяжское море (Балтийское), река Нева, Ладожское озеро, река Волхов, озеро Ильмень, река Ловать, затем сухой путь волоком в Днепр с непосредственным выходом в Черное море.

разрушения; только немногие ладьи с Аскольдом и Диром возвратились в Киев.[1] Свидетель этого нашествия греческий патриарх Фотий в своей проповеди к согражданам указал, что нашествие Руси на Царьград было вызвано нарушением договоров, установленных издревле с русскими купцами, приходившими в Константинополь для торговли. Он отметил еще, что этот поход был подготовлен совершенно неожиданно для греков.[2]

Воины переносят ладью.

Следовательно, Киевская Русь уже в те времена не только хорошо знала морской путь к Царьграду, но и умела добывать своевременно сведения о делах Византии; сами греки дивились нечаянности и быстроте нападения. Все это еще более подтверждает, что плавание было привычным делом для наших предков, ходивших многие годы торговать с богатыми греками и притом исключительно морем.

Неудача не остановила Аскольда и Дира. Через год после первого похода они вновь появились на Черном море, но недалеко от Царьграда были встречены послами императора Василия с предложением мира и богатыми дарами. Русские получили золото, серебро, шелковые ткани.

Итак, византийцы, желая избавиться от своих противников, сами идут им навстречу и предлагают контрибуцию, вступают в переговоры, и в результате русские не воевали с Царьградом более сорока лет.

В 907 г., согласно преданию, Олег предпринял грандиозный поход против греков. Конница пошла берегом, а 80 тысяч пехоты отправилось морем на 2 тысячах судов. Олегова дружина, достигшая беспрепятственно Босфора, рассеялась по окрестностям Константинополя и стала уничтожать все огнем и мечом. Самый вход в Константинопольскую гавань был загорожен цепью, но это не остановило смелого и решительного князя. Он приказал вытащить свои суда на берег, поставил их на колеса (вероятнее на катки) и поднял паруса; подгоняемые попутным ветром, суда подкатили к самому городу, где император Лев Философ заперся со своим войском.[3]

Греки, не рискуя выступить навстречу дружине Олега, сами предложили мир и дань, согласились выдать по 12 гривен серебра на ключ да еще дары на княжеских посадников. Придя к мирному соглашению, князь Олег, в знак примирения, повесил свой щит на вратах Царьграда и с большой добычей вернулся

---

[1] Нестор л. 9. Первая Псковская летопись 174, Софийская л. 88. Хронограф Георгий Амартоло (Полн. Собр. Русск. Лет., т. I, пр. 1, стр. 242). Leonis grammatici Chronographia 368; Georgii monachi vitae recentiorum imperatorum 400—401.

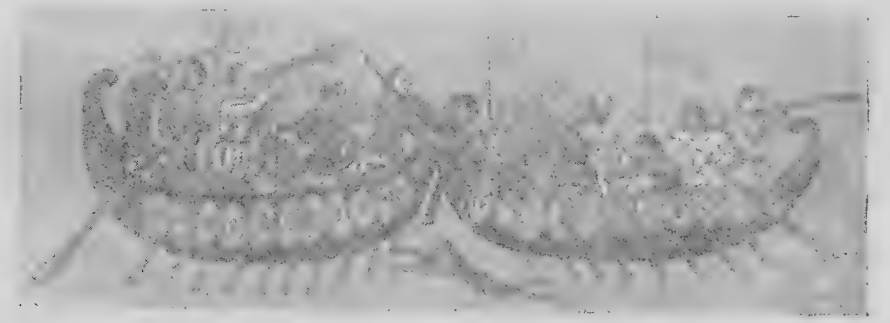
[2] Ключевский, Курс русской истории, изд. 1906 г., Москва, стр. 169, 170 и др.

[3] Так говорят летописи. Нельзя не согласиться с некоторыми исследователями, что Олегова дружина только перетаскивала свои суда, обходя цепи, как это впоследствии сделал Магомет II, завоевывая Константинополь. Вероятнее всего суда были поставлены на катки, как это практикуется и теперь, а попутный ветер дал идею поставить паруса и тем помочь работе.

домой в Киев, а через 4 года был заключен знаменитый письменный договор — древнейший из дошедших до нас памятников российской дипломатии.

После 30 лет правления Русью Олег умер в 913 г. При нем окрепла соединившаяся воедино Русь — сильное государство, простиравшееся с запада на восток от Карпатских гор до реки Оки, а с севера на юг — от Белоозера до Днепровских порогов. Моря, называемые теперь Балтийским и Черным, стали открытыми для плавания русских судов. Договор с греками урегулировал положение в Византийской империи русских купцов, которые отправлялись туда морем. Пользуясь миром, в 935 г. русские суда ходили с греческим флотом в Италию.

Князь Игорь, преемник Олега, является опять врагом Греции. В 941 г. он нарушил более чем тридцатилетний мир с Византийской империей (есть основания предполагать, что за притеснение русских купцов). Посадив войско на суда, князь вышел в Черное море. Но греки не ожидали войны и не успели приготовиться к обороне, когда дружина Игоря была уже в окрестностях Царьграда,



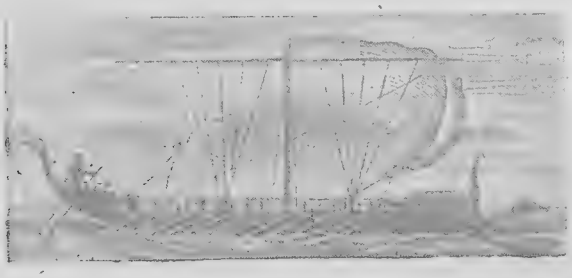
Русские ладьи.

предавая все огню и мечу. Флот Игоря стал по западную сторону входа в Босфор, близ мыса Фарос. Греческий флот был занят войной с сарацинами в Средиземном море и не мог прибыть для защиты своей столицы. С 15-ю ветхими судами греческий военачальник Феофан вышел в море и напал на русские суда в надежде истребить их „греческим огнем“.[1] При стихнувшем ветре греки пустили свой огонь, о котором летописец говорит: „яко же молния иже на небеси, греци имут о себе, пущающе жгут нас, и сего ради не одолехом им“. Многие суда русского флота загорелись. В ужасе началось бегство. Так как греки не преследовали, то князь, собрав свои суда, пошел к Малой Азии, вышел на берег, начал опустошать Вифинию, но, настигнутый и разбитый греческими войсками, принужден был (чтобы скрыть направление, куда ушел) сесть на суда ночью и удалиться на противоположный берег к Воспору Киммерийскому (нынешнему Керченскому проливу). Здесь он был вновь разбит греческой эскадрой и с большими потерями в судах и людях возвратился в Киев, пробыв в походе с июня по сентябрь.

---

[1] „Греческий огонь“, изобретенный в VII веке греком Каллиником, был самым страшным и действительным средством в те времена в морском сражении. Он выбрасывался в бочонках при помощи баллистов в середину неприятеля или на воду через длинную металлическую трубу; имея свойство гореть на воде, он подплывал по ветру к неприятельским судам и зажигал их. Состав „греческого огня“ и теперь не известен, но можно с вероятностью предполагать, что существенную часть его составляли нефть и гарные масла.

Неудача первого похода не охладила князя Игоря, а еще больше раззадорила. Более года набиралось многочисленное войско из всех племен, подвластных Руси, призваны были варяги и наняты печенеги, обитавшие близ Днепровских порогов, и в 943 г. суда Игоря появились на Черном море, а конница пошла по примеру Олегову берегом. Греки, не желая подвергаться бедствиям, какие они испытывали в предшествовавшие набеги русских, поспешили предложить мир. Послы византийского императора Романа встретили близ устья Дуная русского князя с дарами и с обещанием заплатить дань, равную дани, полученной Олегом. Дружина советовала князю не отказываться от предлагаемой дани, а взять верное.



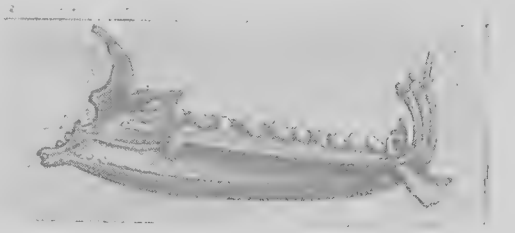
Греческое судно.

Князь принял совет дружины и, забрав богатства, возвратился в Киев. На следующий год (944) был заключен новый письменный договор с греками, в главных чертах схожий с договорами Олега, но более выгодный для греков. В нем также вменено в обязательство обоюдное охранение дружеских судов и определено строгое наказание за расхищение товаров, за взятие в плен или убийство экипажа.

При преемнике Игоря, князе Святославе, был шестой поход русских на Черное море, но на этот раз он простирался лишь до Дуная. Князь по просьбе византийского императора завоевал Болгарию, но при этом основал в ней свою столицу Преславу. Затем скоро пришла весть, что печенеги обложили Киев и разоряют окрестности. Князь со всем своим войском, сев на суда, поспешил на освобождение русской столицы, оставив небольшую дружину в Преславе и Доростоле. Печенеги поспешили уйти прочь, но Святослав погнался за ними и принудил к миру.

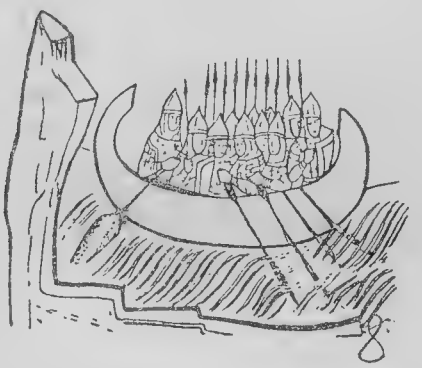
Похоронив свою мать, княгиню Ольгу, Святослав вновь отправился в Болгарию довершать свои завоевания. Болгары, не помешав высадке русской дружины, затем преградили путь, и приходилось вновь с оружием в руках занимать завоеванные ранее города, после чего Преслава вторично стала столицей Святослава, срединой его государства. Оставив свои суда, повидимому, у Доростола, русский князь с дружиной пошел в глубь страны. Воцарившийся в Византии новый император Иоанн Цимисхий, убедившись, что Святослав хочет утвердиться на Балканском полуострове, стал готовиться к войне. Святослав пошел на греков, имея с собой еще болгар, венгров, нанятых печенегов. Под влиянием византийцев преславцы вновь восстали против Святослава, и ему пришлось, вернувшись, оружием привести их к покорности. На Балканах Святослав не оставил прикрытия, что, конечно, помогло грекам, и последние, собравшись с силами, пошли против русского князя, не знавшего действительного положения вещей и усыпленного дарами императора, который на словах уверял Святослава в своих мирных намерениях, а в то же время готовил войско и флот. Весной 971 г. армия Цимисхия перешла Балканы, а флот в составе 300 судов появился в устье Дуная. Святославу пришлось отступить, потеряв на берегу постепенно все свои завоевания, к Доростолу (здесь, как я указал выше, вероятно были его суда, ведь отсюда он мог, пользуясь Дунаем и водным путем, иметь скорейшее сооб-

щение с Русью). К этому времени все союзники оставили доблестного русского князя; греки подступили к Доростолу и обложили его 24 апреля. А греческая флотилия подошла и заняла все течение реки, что заставило Святослава, из опасения „греческого огня", вытащить свои лодки под самые крепостные стены и выкопать вокруг них широкий ров. Много раз русские делали вылазки из крепости, но принудить греков снять осаду не могли. Наконец в русском стане стал ощущаться страшный недостаток провианта. В этом отчаянном положении князь собрал свою дружину на совет. Одни предлагали спастись ночью по Дунаю на судах, другие советовали заключить с Цимисхием мир, но Святослав, отвергнув то и другое, сильной речью убедил всех еще раз испытать счастье в битве и победить или пасть с честью. Летописец Нестор, описывая этот совет, так передает речь князя Святослава: „Уже нам некамо ся дети, волею и неволею стати противу; но да не посрамим земли Русские, но ляжем костьми, мертвыи бо срама не имам, аще ни побегнем, срам имам, не имам убежати; но станем крепко; аз же пред воина поиду, аще глава моя ляжет, то промыслите собою". Речь князя-витязя, разделявшего всю жизнь свою с дружиной, ободрила воинов, и они ответили: „Идеже глава твоя, ту и свои главы сложим".



Римское судно.

Но и отчаянное мужество должно было уступить несоразмерному превосходству в силах. 22 июня под стенами Доростола Святослав вступил в неравный бой с войсками византийцев, которых было 15 тысяч человек. Словом, Святослав был разбит наголову, а греки одержали решительную победу, к тому же князь был ранен. Положение сделалось окончательно безнадежным, и Святослав с горестью вынужден был просить у Цимисхия мира, так как греки не замедлили бы сжечь его суда, бывшие под Доростолом, как некогда флот Игоря, и тогда всякая возможность на возвратный путь была бы уничтожена.



Русская военная ладья X века (monoxylon, т. е. однодеревка).

Цимисхий заключил с Святославом договор, по которому русские обязывались впредь не воевать с Византией, равно и с болгарами, отказывались от всех завоеваний на Балканском полуострове, а зато получали свободный пропуск по Дунаю для возвращения в Киев. Византийцы обязались считать друзьями всех русских, приезжавших в Царьград для торговли.

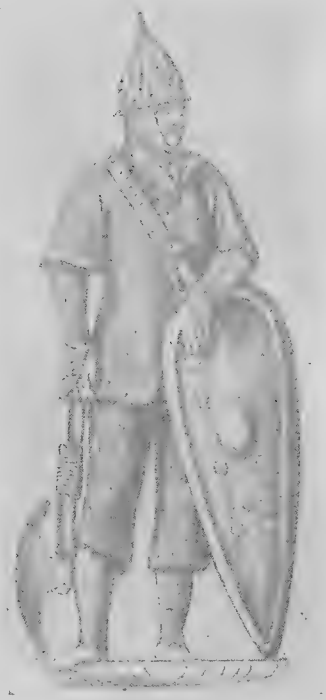
По заключении мира состоялось свидание византийского императора Цимисхия с князем Святославом, после чего князь с малой своей дружиной направился в обратный путь на ладьях. Прибыв в устье Днепра, он узнал, что печенеги поджидают его у Днепровских порогов с неприязненными замыслами. Цимисхий, как указывают летописцы, послал к ним предварительно посольство, прося напасть на Святослава на его обратном пути. Не отваживаясь со своей малой дружиной пробиваться силой, князь перезимовал в устье Днепра, а весной,

после кровопролитной сечи, был разбит наголову; сам Святослав и большинство дружины пали на месте.

Таков был исход большого предприятия Святослава, имевшего целью утвердить русское владычество на берегах Дуная и распространить его далее, может быть до Босфора и Дарданелл. Действия Святослава приводили к заключению, что он замышлял соединить в одно целое род славян.

Двукратный поход Святослава на Дунай бесспорно принадлежит к самым блестящим морским походам русских по цели, по первоначальным успехам и по примерам самого доблестного мужества. О численности войск и судов Святослава нет точных сведений. Если допустить ближайший к истине, основанный на догадке, вывод, что в 970 г. собственно русские, не считая присоединившихся к ним потом болгар и венгров, вошли в Дунай в числе не более 10 тысяч человек; что суда их были такие же, как при Игоре, Олеге, Аскольде и Дире, и что, как достоверно известно, на каждом из олеговых судов помещалось по 40 воинов, то флот святославов имел до 250 судов, т. е. был немногим сильнее флота Аскольда и Дира, который летописцы согласно указывали в 200 судов. Флот Олега мог быть исключением, мог быть несравненно многочисленнее, судя по тому огромному набору войска, о каком говорят древнейшие русские летописцы.

Безграничная отвага, уменье пользоваться обстоятельствами и опытность в мореходстве, т. е. те качества, которые издавна были присущи русским — вот главные причины успеха этих первых русских морских походов. О русских судах скажем несколько слов, когда окончим описание походов Княжеского периода.



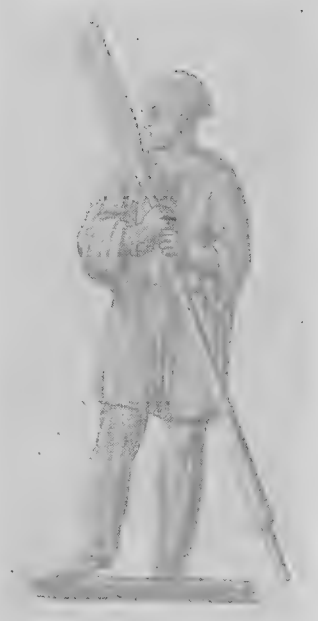
Русский воин с Трояновой колонны

Семнадцать лет мир с Византией не нарушался, пока в 988 г. великий князь Киевский Владимир Святославович не пошел с войском на судах к Корсуню, или Херсонесу, богатому торговому городу в южной части Тавриды. Высадив на берег свое войско, Владимир обложил город, но долго не мог взять, пока не лишил его воды, перекопав водопровод. Овладев городом, который признавал над собой власть греческих правителей, русский князь отправил послов к императорам — братьям Константину и Василию — с требованием для себя руки их сестры Анны. Политические обстоятельства были таковы, что императоры принуждены были согласиться на это требование, но в свою очередь поставили условием, чтобы князь принял христианство. Владимир согласился. По возвращении князя в Киев в скорости приняли христианство киевляне.

После этого похода политическая связь с греками стала еще большей. Русские несколько раз ходили помогать грекам воевать в Тавриде и Болгарии, куда, повидимому, они отправлялись с Днепра, через северную часть Черного моря.

Пользуясь дружеской связью Руси с Византией, русские купцы свободно торговали в Константинополе, пока не произошла ссора, окончившаяся дракой, в пылу которой был убит „один знатный россиянин“. Узнав об этом,

великий князь Ярослав I потребовал удовлетворения, но греки отказались дать его. Это оскорбило русского князя, и он решил наказать греков. Князь собрал войско и поручил его мужественному и знающему полководцу Вышате, с которым послал еще своего сына Владимира, удельного князя Новгородского. Эта дружина двинулась морем. Греческий император Константин Мономах отправил своих послов с предложением дани и обещанием наказать виновников обиды, нанесенной россиянам. Но юный князь Владимир не уважил предложения, с высокомерным ответом отпустил греческих послов и пошел дальше. Тогда Константин Мономах приказал взять под стражу всех купцов и воинов российских, бывших в Царьграде. Сам же во главе греческого флота пошел против неприятеля, а берегом пошла конница. Русские стояли уже близ Фароса — там же, где в 941 г. Игорь потерпел поражение из-за „греческого огня".



Русский гребец с веслом с Трояновой колонны.

Император вторично предложил мир. „Согласен, — сказал гордый князь Новгородский, — ежели вы, богатые греки, дадите по три фунта золота на каждого человека".[1]

На такие условия Мономах согласиться не мог, и бой стал неизбежным. Желая заманить неприятеля в море, ибо русские малые ладьи стояли на мелководье у берега, Мономах послал вперед 3 судна (малые либурны), которые, врезавшись в середину владимирова флота, начали зажигать его „греческим огнем". Русские стали поспешно сниматься с якоря, чтобы удалиться от неизбежного пожара. Но в это время началась буря, гибельная для малых русских судов. Судно князя пошло ко дну, и только благодаря некоему Творимиричу сам князь и воеводы были спасены. Скоро море утихло. На берегу собралось 600 русских, которые, не имея достаточно судов, решили возвращаться в отечество сухим путем. Главный воевода Вышата, предвидя неминуемую для них опасность, решил разделить с ними судьбу и сошел на берег, сказав князю: „иду с ними; буду жив или умру, но не покину достойных воинов". И действительно, они все были перебиты византийцами. Русская флотилия пошла к устью Днепра. Между тем император Константин возвратился в столицу и отправил вслед за русскими судами 24 греческих галеры, которые обогнали Владимира и встретили его в Днепровском заливе. Но сражение на этот раз было удачно для русских, они, несмотря на „греческий огонь", храбро бросились на абордаж и победили, взяв в плен многих греков и богатую добычу.

Эта война была последней с Византией. Через три года князь заключил мир с империей, и пленные россияне, бесчеловечно лишенные зрения, возвратились в Киев. От частых плаваний русских судов само Черное море получило название Русского.

Раздираемая междоусобными войнами удельная Русь не могла уже снаряжать столь большие дружины, и надолго прекратились военные походы русских на Черное море.

Чтобы окончить описание морских походов Княжеского периода, остается еще сказать о походах на Каспийское, или Хвалынское (Хвалисское море) море.

---

[1] Византийский фунт = $^3/_4$ *кг*.

Русские летописи дают очень мало известий о них, особенно о первых из них, но зато они довольно подробно описаны персидскими историками. Первый поход они относят к 880 г., когда русские приходили к богатейшему городу Абесгуну на юго-западном берегу Каспийского моря, близ нынешнего Серебряного бугра. В те времена Абесгунский рейд считался лучшим в этой части моря, а город служил складочным местом для всего края. Поход этот был несчастным для русских, ибо после некоторого успеха все они были перебиты войсками владетеля Табаристана.

В 914 г. несколько тысяч русских на 500 судах вышли с Волги, с разрешения хазаров, владевших низовьями Волги и прилегающими степями. За пропуск хазарам была обещана половина добычи. Русский флот собрался, повидимому, на Днепре, затем, выйдя в море, обогнул Таврический полуостров, через Воспор Киммерийский (или Керченский пролив) прошел в Азовское море (или, по-тогдашнему, Меотийское озеро), поднялся затем по Дону, близ нынешней Качалинской станицы. Русские вытащили свои суда на берег, переволокли их в Волгу, а по ней уже перешли в Каспий, где рассеялись по юго-западным берегам.

Наконец, насытившись победами, они стали готовиться к обратному походу в отечество и отправили посланцев к хазарскому правителю Когану. Жившие в хазарской земле мусульмане сочли себя обиженными за своих единоверцев, которых разорили русские, а потому напали на них в волжских устьях. После трехдневного кровопролития русские частью пали под мечами мусульман, а частью потонули в Волге, и только 3 тысячи, избежав гибели, успели спастись на левый берег реки, но и они были вскоре истреблены болгарами и бургасами, через земли которых лежал обратный путь на родину.

Так, но с большими подробностями, описывает этот поход один из известных историков Востока имам Абдул-Хасан-Али, известный под именем Массуди и живший в X столетии.[1]

В 943 г., когда князь Игорь совершал свой второй поход в Византию, берега Каспийского моря, по свидетельству восточных писателей, подверглись вторичному нападению того народа, который с оружием в руках напал на них за тридцать лет перед тем. Сильная русская рать, неизвестно каким путем, вероятно морем, пробравшись в северный Дагестан, вознамерилась проникнуть до Берды—тогда славной и богатой столицы Аррана, развалины которой занимают теперь пространство в 14 верст в окружности. Остановленные у Дербента сильными укреплениями, построенными против нападения соседних племен, русские сели у Дагестанского берега на суда, спустились к югу мимо Апшеронского полуострова, дошли до устья Куры и поднялись вверх по реке. Разбив встретившее их войско, они заняли Берду беспрепятственно. Правитель Азербайджана Магомет-Ибн-Мусаффир выступил против русских с 30 000 войска, но был разбит ими. После этого покорители Берды долго оставались в покое, сделав только один набег: на окрестности города Мараги, близ Тебтиза. Через некоторое время Магомет вновь собрал войско, осадил русских в Берде, принудив их отказаться от сделанных завоеваний. Истомленные болезнями и теснимые неприятелем, русские выступили из Берды с захваченными сокровищами, беспрепятственно достигли Куры и, сев на ожидавшие их там суда, удалились. Магомет же не препятствовал их отступлению.

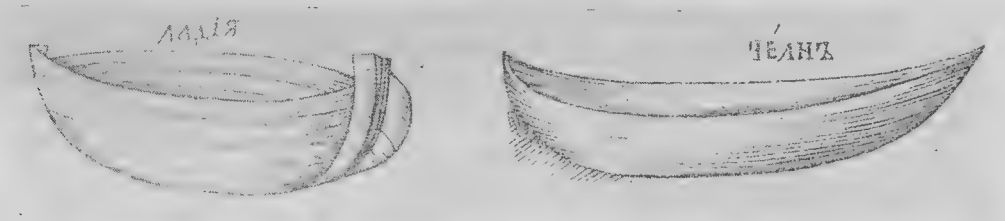
---

[1] Версия Массуди о полном истреблении руссов вызывает сомнение. Имеются другие данные, которые противоречат этому. Желающим более подробно ознакомиться с походами русских на Каспийское море в этот период рекомендуем статью Мавредина В. „Первые морские походы русских на Каспийском море", напечатанную в журнале „Морской Сборник" № 9 за 1939 г. (*Прим. ред.*).

Куда и как пошли русские от Куры, достигли ли они своего отечества и где именно добыли в Каспийском море суда, об этом историки умалчивают. Неизвестно также, откуда они приходили оба раза, т. е. были ли это русские киевские или новгородские, или те и другие, соединенные для общего похода. Все эти вопросы еще ждут разрешения.

Но не только возможность поживиться завлекала русских в эти отдаленные воды. Они ходили туда для торговли и с этой целью в X столетии посещали не только низовья Волги, но и юго-западные берега Каспийского моря.

В 964 и 965 гг. князь Святослав сделал победоносные походы к берегам Оки, Волги и Дона; он разбил болгар, бургасов и хазар, овладел хазарским городом Саркелом, или Белой Вежью, лежавшим на Дону, ниже устья Медведицы, опустошил всю страну до Семендера (нынешнего города Тарки или Тарху в Дагестане) и покорил многие сильные племена Кавказа. В это же время, как полагают, Святослав завоевал владения хазар на восточном берегу Азовского моря. Святослав потряс до основания славную и сильную хазарскую державу, он победил в 966 г. подвластных ей вятичей и возвратился в отечество для новых подвигов.



Старинные рисунки славянской ладьи и челна.

Около 1175 г. русские вновь появились в некоторых местах на южном и западном берегах Каспийского моря; они явились в таком большом числе, что, овладев значительной частью берега, могли на некоторое время утвердиться в Шемахе. Флот их, состоявший из 72 судов и находившийся у одного из прибрежных островов (Сары — против устья Куры или Наргена — у Баку), был разбит и отогнан владетелем Ширвана.

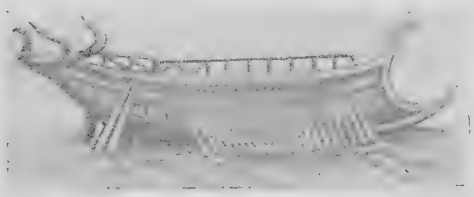
Такое смелое вторжение русские могли совершить только в союзе с хазарами, владевшими Дербентом, и так как в наших летописях не сохранилось никакого указания на этот набег, то весьма возможно, что в нем участвовала не Киевская Русь, а воинственные бродники, в позднейшее время известные под именем казаков.

В наших летописях с половины XII века, а в венецианских и папских грамотах — в XIII веке под разными годами упоминается о бродниках, как об отдельном воинственном христианском народе, обитавшем где-то близ Черного или Азовского моря. Название народа указывает на их специальность, ибо по-сербски бродарь — моряк, брод — корабль, бродан — судоходный, бродолом — кораблекрушение (Сербско-русский словарь Лавровского, стр. 33 и 34). Поэтому и неудивительно, что их местопребывание и разыскивали на берегах Черного и Азовского морей. Веселаго добавляет, что по некоторым признакам они русского происхождения; это было организованное скопище древней вольницы, получившее впоследствии название казаков.

Отряды русских, воевавшие в разные времена в районе Каспийского моря, могли выходить из Днепра и Дона, перетаскивая свои лодки из Дона в Волгу по сухому

пути, или могли являться с севера, с верхних притоков Волги. Во всяком случае есть указания и на походы норманов на Каспийское море, а им путь был еще дальше. По сказаниям восточных писателей, современники описывали виденные ими на Волге погребения викингов.

Для более справедливой и верной оценки трудностей плавания, а тем более сражений на море наших предков с греками необходимо хотя бегло сравнить их суда с судами соседних с Россией моряков — греков и скандинавов.



Греческое судно IX—XV веков.

По свидетельству современника князя Игоря, греческого императора Константина Багрянородного, русские суда приходили в Царьград из Новгорода, Смоленска, Любича, Чернигова и Вышгорода. Подвластные Руси кривичи, лучане и другие племена зимой рубили у себя на горах лес, строили из него однодеревные суда и по вскрытии Днепра приводили их в Киев, где продавали. Все русские суда собирались у Витичева (на правом берегу Днепра, на 50 верст ниже Киева), а оттуда, не останавливаясь, шли до порогов, которых тогда насчитывалось только семь.

Здесь, опасаясь нападения печенегов, одна часть вооруженных людей выходила на берег для охраны, а остальные поспешно выгружали товары, отдавали их нести скованным невольникам и затем перетаскивали на берег и самые суда, которые приходилось 6 тысяч шагов либо волочить по земле, либо нести на плечах до того места, где уже можно было без опасения спустить их на воду. Миновав все пороги, русские суда доплывали вниз по течению на гребле до Карийского перевоза. Так называли брод, где обыкновенно переезжали через Днепр купцы, возвращавшиеся из Руси. Этот перевоз находился за мысом Кичкасом и был небезопасен от нападения печенегов, а потому, приближаясь, русские всегда приготовлялись отразить могущее быть нападение. Миновав остров Хортица, шли далее до острова Айферия, или Елферия (ныне Березань), лежащего уже вне Днепровского лимана. Здесь в открытом море починяли и оснащали свои суда, чего не решались делать раньше ни в Днепре, ни в лимане из опасения нападения печенегов. Окончив работы, они опять несколько подымались вверх до лимана и затем шли вдоль берегов, мимо Сулинского гирла Дуная, городов Конопы и Констанции (Кюстенджи) и устий болгарских рек Варны и Дицины, достигали Мессемврии, первого греческого города. Этот путь при благоприятном ветре совершали под парусами, при противном же ветре — на веслах.

Особенно интересен рассказ любознательного Константина Багрянородного — современника, имевшего по своему положению все средства собрать возможно верные сведения. Из его описания видно, что купцы того времени были те же воины, и отличие флота, идущего в военный набег, от купеческого каравана могло состоять только в том, что вместо товаров и невольников на первом были одни воины и их оружие.

Ключевский в своем курсе русской истории указывает, что русские князья, собрав за зиму дань с подвластных им земель, в июне приходили к Витичеву, куда к этому времени собирались купеческие лодки из всех главнейших русских городов, и тогда все вместе направлялись в Константинополь. Главной кладью были меха, мед, воск, а к этому прибавлялась челядь — добыча завоеваний дружины — пленники разных походов.

Ежегодно летом русские купцы, или гости, являлись в Царьград на торговый сезон, продолжавшийся 6 месяцев, но по договору Игоря никто не имел права оставаться там на зиму. Русские послы и гости во все время своего пребывания в Константинополе пользовались от местного правительства даровым кормом (месячиной) и даровой баней — знак, что на эти торговые поездки Руси в Царьград смотрели не как на частные промышленные предприятия, а как на торговые посольства союзного киевского двора. По свидетельству Льва Диакона такое значение русских торговых экспедиций в Византию было прямо оговорено в трактате Цимисхия со Святославом, где император обязался принимать в Царьград для торговли русских в качестве союзников, „как искони повелось". Надо при этом заметить, что Русь была союзницей Византии и обязывалась договорами за условную „дань" оказывать грекам некоторые оборонительные услуги на границах империи. Так, договор Игоря обязывал русского князя не пускать черных болгар в Крым „пакостить" в стране корсунской.

Но все-таки греки побаивались русских. Купцы входили в город со своими товарами непременно без оружия, партиями не больше 50 человек, одними воротами с императорским приставом, который затем наблюдал за правильностью сделок покупателей с продавцами. В договоре Игоря прибавлено: „входяще же Русь в град, да не творят пакости", т. е. нападений или насилий.

По истечении торгового сезона наши предки получали из греческой казны на дорогу домой продовольствие и судовые снасти, якоря, канаты, паруса — все, что им было нужно.

СУДА СЛАВЯН КИЕВСКОГО ПЕРИОДА

Относительно величины судов, которыми пользовались русские, летописцы согласно указывают, что на судах Олега было по 40 человек. Константин Багрянородный говорит о бывших с греческим флотом в Италии семи русских судах, на которых было 415 руссов, т. е. на каждом около 60 человек; они были построены больше обычных образцов, так как назначались для Средиземного моря.

Конечно, кроме экипажа, нужно было еще вместить оружие и хотя бы самое ограниченное количество продовольствия и воды, — все это указывает, что судно было сравнительно большое и вряд ли могло быть сделано из одного куска дерева — скорее всего из одного куска было днище, а борта наделывались досками, которые либо приколачивали, либо пришивали; отсюда и названия набойные и шитики; пришивали эти доски ивовыми ветвями. Такого рода шитые суда встречаются даже теперь на северном поморье, и для пришивания пользуются еще вицею, т. е. корнем можжевельника. На рисунке (стр. 16) изображен шитик во время его приготовления; здесь трудно указать, какое у него дно, т. е. из одного куска оно сделано или тоже из досок.

Русский летописец Нестор называет суда своих соотечественников иногда ладьями, иногда кораблями, видимо не различая их, и только в одном случае, говоря об ополчении Игоря против греков в 941 г., употребляет название скедия, очевидно заимствуя его из греческого языка, где оно означает судно, построенное на скорую руку. Константин Багрянородный, упоминая о судах русских, бывших в 935 г. в греческом флоте, называет их каравия, карабос — слова, весьма близкие к русскому слову корабль.

Константин Багрянородный прямо говорит, что суда делались из нарубленного дерева и однодеревные. Много позднее запорожские казаки точно так же делали

Шитик в работе.

суда из однодеревного днища с надбитыми бортами и в этих лодках, или дубах, переплывали все пространство Черного моря, делая свои нападения на Константинополь и турецкие берега.

Греки называли наши суда еще дромитами, производя это название от слова дромонь, что означало продолговатую ладью, как в позднейшее время были лодки у запорожцев. Конечно, все эти рассуждения не исключают того, что в древности между русскими судами могли быть и однодеревные, в полном смысле этого слова, т. е. выдолбленные из одного дерева, как были раньше у норманов. В XV в. острова на Волге были покрыты лесами, в которых росли такой величины липы, что, по словам путешественников-очевидцев, из одного дерева можно было выдолбить лодку для помещения 8 или 10 человек и такого же числа лошадей.

„Русская Правда" в половине XI века упоминает следующие названия типов судов: ладья заморская и набойная, струг и челн. Первое название заморская указывает, что судно постройки иностранной, заморской; набойной (ныне наборной) ладьей по всей вероятности называлась русская ладья, у которой бортовые доски набивались край на край, одна на другую, как это делается и теперь. Струги, смотря по глубине воды, были острые и плоскодонные, такими они были и много позднее; эти суда, по преимуществу речные, служили для перевозки грузов. Челны употреблялись для плавания у берегов и для переправ через небольшие реки.

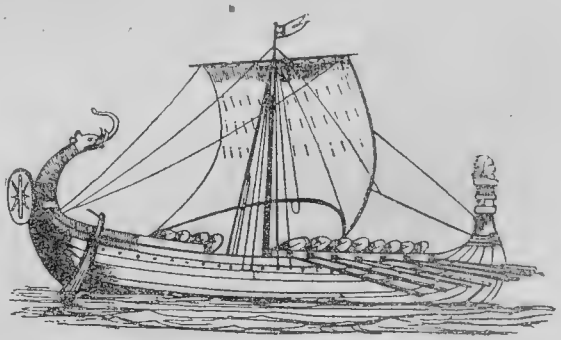
Приведенные рисунки на стр. 13 взяты из русского букваря К. Истомина; они хотя и относятся к XVII веку, но дают некоторое представление о русской ладье и челне.

Все упомянутые здесь суда были открытые, т. е. без палуб; лишь в XII веке, при князе Изяславе, появились палубные суда. Именно летописи указывают, что он с большой пользой применил ладьи с палубами, которые скрывали под собой гребцов и в то же время служили помостом для вооруженных воинов, бросавших в неприятеля стрелы. Суда эти, удивлявшие собой современников, имели вместо руля по большому веслу у кормы и у носа, так что могли двигаться вперед и назад, не поворачиваясь в тесных местах.

ГРЕЧЕСКИЕ И СКАНДИНАВСКИЕ СУДА

Греки, на которых русские князья решались нападать на своих однодеревках, противопоставляли все, что было выработано в морской технике за многие годы усовершенствования разных народов, издревле плававших по Средиземному и Черному морям. Суда греков были крепкой постройки, хорошо приспособленные к битве; это были настоящие подвижные крепости, у которых борта заменяли брустверы, а боевые машины — нынешнюю артиллерию. Выбрасываемые этими машинами снаряды — обыкновенно тяжелые камни — могли поражать на сравнительно далекое расстояние, а при свежем ветре греческие суда имели полную возможность просто давить и пускать безнаказанно ко дну слабые челны своих противников. Русские воины были в крайне невыгодном положении, когда на абордаже им приходилось со своих лодок взбираться на довольно высокие борта греческих судов, под ударами стоящего за ними экипажа и стрел воинов, помещавшихся на боевом марсе, устроенном высоко над палубой. Но хуже всего стало, когда был изобретен ужасный „греческий огонь". Конечно, при таком неравенстве положений русские могли побеждать греков только неожиданным нападением, быстрым столкновением на абордаж,[1] причем терпели страшную убыль в людях и судах.

Греки в эти времена имели писаную морскую тактику, составленную императором Львом Философом. Обыкновенный маневр тогдашних греков, если позволяло количество судов, заключался в том, чтобы, подходя к неприятелю, загибать постепенно концы линии, состоявшие из более легких судов, и, таким образом, окружив неприятеля, стараться уничтожить его, не давая возможности к отступлению. Очевидно, что, пользуясь „греческим огнем", они действовали иначе, а именно: вызвав погоню врага, они по ветру или по течению пускали по воде огонь, который уже сам делал свое дело, а флоту нужно было не выпускать врага из района, объятого пламенем; в тех же случаях, когда зажженный „греческий огонь" бросался в сосудах баллистами (метательный прибор), возможно было, окружив врага, бросить огонь в середину скучившихся судов, что, безусловно, имело еще большее значение и боевой результат.



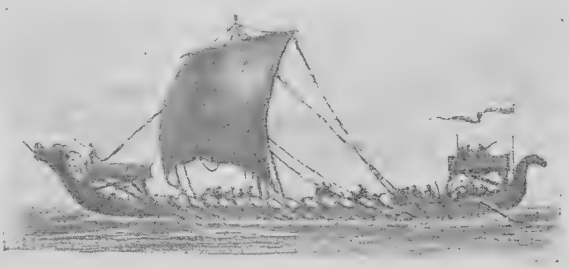
Норманнское судно XI века.

Более близкие сношения были у наших предков с скандинавскими народами, которые были порою нашими врагами, порою наемниками или союзниками. Это были природные моряки, заслужившие в истории громкую славу своими морскими походами и набегами на берега Европы. Быстро развивавшееся мореходство скандинавов в половине XI века стояло уже на довольно высокой ступени как в боевом, так и в собственно морском отношении. Война и далекие морские плавания составляли существенную часть жизни скандинавов, или, как их называли в Западной Европе, норманнов. Суда их, принадлежавшие также к роду галер, ходили на веслах и под

[1] При абордажном бое корабли противников сваливались вместе, и воины перебегали на палубу корабля противника, где вступали в рукопашный бой. *(Прим. ред.)*

ФИЛИАЛ Центральной ВМБ

парусами. Большие из них по фигуре, изображенной на носу, назывались драками, дракорами (драконами, от датского слова Drace — дракон), меньшие снеками или шнеками (Cnek — змея), карфами и т. п., а легкие лодки ольке-рами (Holker).[1]



Драк — скандинавское судно XI века с надстройками на носу и корме для воинов.

Суда в воде сидели не глубоко, были очень устойчивы, поворотливы и легко всходили на волну. Мачта была съемная, парус большой четырехугольный, рейковый; имелось приспособление для лавировки. У обыкновенных судов паруса шились из парусины, а такелаж был выплетен из ремней. Так как норманны совершали иногда далекие походы морем, то им приходилось брать значительные запасы провианта, воды, а иногда они брали и лошадей—все это требовало большого помещения, для чего на носу и на корме были устроены палубы, под которыми устраивались каюты для провизии и начальствующих лиц. В кормовой каюте жил владелец судна, в носовой помещались арсенал и лазарет. Средняя часть для защиты экипажа от дождя покрывалась полотном, пропитанным смолой.

Здесь я не описывал походов новгородских, оставляя их для следующей главы, но привел указания о судах скандинавских, ибо они вместе с русскими и греческими обслуживали нужды того же водного пути „из варяг в греки". Конечно, мелководье водного пути к Новгороду не дозволяло скандинавским судам итти по великому пути в Византию. Очевидно, что товары перегружались и далее по рекам и до самого Царьграда шли на русских судах. Нет никаких указаний и на то, чтобы греческие суда проникли к Киеву. Да и немудрено: эти суда слишком глубоко сидели, чтобы было возможно на них проходить Днепровские пороги. Поэтому на этом участке великого пути плавали исключительно только русские ладьи.

Неф XIII века.

Из рассмотрения походов русских на Черном и Каспийском морях выясняется следующая общая черта: походы на Черном море все совершены под предводительством киевских русских воевод. Все они, за малыми исключениями, имели большое государственное значение, что видно из заключенных письменных договоров; самое море в память этих походов стало именоваться Русским морем.

---

[1] Слово олькер происходит от древнего готского Holk, означавшего выдолбленный кряж дерева, или, в приложении к лодке, однодеревку.

II. ФЛОТ ВЕЛИКОГО НОВГОРОДА

Новгороду подчинялись многие соседние земли, из них особенно важным приобретением была знаменитая в древности Великая Пермь, или Биармия, богатая драгоценным пушным товаром, занимавшая течение Печоры и Северной Двины. В Биармию ходили на своих судах норманны океаном и Белым морем, которое тогда называлось Норманнским или Мурманским.

Торговля новгородцев на Балтийском, или Варяжском, море началась в очень отдаленные времена. Многократно дружины новгородские плавали по Ладожскому озеру, Финскому заливу и Балтийскому морю, делая смелые набеги на неприятельские берега, и не раз одерживали победы на море. Купеческие суда новгородцев ходили в Швецию, Данию и вообще по Балтийскому побережью. Торговля эта была столь значительна и постоянна, что новгородцы имели свой гостиный двор на острове Готланде, в городе Визби.

Из сравнительно поздних военных событий укажем на следующие:

В 1142 г. шведы в Балтийском море напали на русские торговые суда, шедшие с товарами и богатым грузом. Однако новгородцы на своих судах оказались опытнее и храбрее шведов и наголову разбили последних (Сверкер Колзонь). В 1157 г. датский король Свен IV захватил под Шлезвигом много русских судов и бывшие на них товары роздал в жалованье своему войску. Даже эти примеры показывают, что в XII веке русские имели значительную морскую торговлю.

Голландцы и немцы издавна торговали с новгородцами, и правительство новгородское обязалось за установленную плату высылать навстречу лоцманов к реке Ижоре, так как иноземцы не решались сами переходить Невские и Волховские пороги. Здесь же обыкновенно перегружали часть товаров в легкие новгородские лодки. На севере Европы долго сохранялось предание, что некогда товары индийские, персидские и арабские шли через Волгу и другие наши реки к портам Балтийского моря, и это известие подтверждается множеством находимых по этому пути монет Востока самых древних времен. Когда же кашгарские турки овладели Бухарой и Самаркандом (999—1004) и разрушили богатую и торговую державу саманидов, то древний торговый путь восточных богатств опустел, а с нашествием татар и вовсе прекратился.

В XII веке на берегах Балтийского и Северного морей начала образовываться торговая компания, известная под именем Ганзы. В этом союзе принял участие и Новгород, где ганзейцы устроили главную контору, признаваясь сами, что это был источник, из которого произошли все прочие конторы. Конечно, такое доверие могло быть исключительно следствием весьма давней и обширной торговли ее представителей с новгородцами и издавна установившихся хороших отношений. При этом нельзя не заметить, что в славянских городах Балтийского поморья издавна существовали купеческие братства, предшествовавшие, а может быть и породившие самую Ганзу.

Вид шведского города Сигтуна, разрушенного русскими в 1188 г.

Так как главный путь в Новгород шел через Неву, то, естественно, новгородцы всячески оберегали его, а потому Нева и была местом вожделенных мечтаний врагов, которые всячески старались отнять ее у новгородцев и тем закрыть выход в море. Через Неву делали набеги изгнанные из Скандинавии князья; через Неву же новгородцы на судах шли усмирять возмутившихся данников — карел (живших на северном берегу Ладожского озера и в нынешней Финляндии), эстов (на южном берегу Финского залива) и ями (обитавших в Финляндии). Не раз в Неву приходили с враждебными намерениями шведы, нападения которых сначала носили случайный характер временных набегов, а затем стали действиями государственной власти.

Вспомним несколько фактов. В княжение Святополка Мстиславича (1142—1148) восставшая ямь была ладожанами приведена опять к покорности. В 1142 г. швед-

План и вид города Визби в XVII веке, где был русский гостиный двор в XII веке.

ский король Сверкер Колзонь и архиепископ упсальский Ескиль с 60 шнеками выступили на разбой в Балтийском море; три новгородских гостя, отправившиеся за море, вступили с ними в бой, и победа осталась на стороне новгородцев. Спустя 15 лет (1157) шведский король Эрик, пользуясь смутами и внутренними раздорами в Новгороде, завоевал Финляндию, стараясь обратить жителей в христианство. Ободренные успехом шведы пришли на судах к устью Волхова и осадили Ладогу, жители которой сами выжгли загородные дома свои и заперлись в крепости с посадником Нежатой. Отраженные на приступе шведы отошли к реке Воронай (ныне Сальма), которая впадает в Ладожское озеро. На пятый день подоспел князь Святослав с дружиной. 28 мая

„Господин Великий Новгород".

1164 г. шведы были разбиты, и из 55 шнек могли уйти лишь 12, так как остальные были взяты новгородцами.

Занятые внутренними неурядицами, новгородцы долго не могли отомстить за этот набег, но в 1187 или 1188 г., подняв подвластных им карел, пошли морем на шведов, пробрались через проток Стокзунд, у которого впоследствии был построен Стокгольм, вошли в озеро Мелар и 14 июля до основания разорили многолюдный и богатый город Сигтуну, после того уже не приходивший в прежнее цветущее состояние. В числе трофеев этого набега новгородцы увезли из Сигтуны большие медные ворота одного из храмов и поставили их в своем Софийском соборе в Новгороде, где они существуют и поныне, под названием шведских. Ворота эти двустворчатые, вышиной $8^3/_4$ фута, и каждая створка шириною в $3^1/_3$ фута.

В 1188 г. новгородцы прекратили всякие торговые сношения со шведами, а так как путь по морю стал очень опасен от частых нападений искателей приключений, то новгородцам пришлось проложить себе новый путь через Псков в Западную Двину, что, конечно, сильно отозвалось на привозной торговле. Желая опять освободить свой путь через Волхов и Неву, новгородцы вместе с карелами ходили против ями, дабы изгнать оттуда пришлый шведский элемент. Новгородцы разграбили все побережье до города Або, который был сожжен. Неприязненные отношения продолжались до 1201 г., когда обе стороны

опять примирились. Тогда новгородцы возобновили посылку торговых судов по прежнему новгородскому пути, т. е. через Неву.

Пока техника морского дела была невысока, новгородцы имели решительный успех над своими соседями, но затем новгородцы постепенно стали терять свое преобладающее значение на Финском заливе. За это время переселение шведов в Финляндию усиливалось, и они, не надеясь собственными силами удержать захваченные места, обратились за помощью к римскому папе.

Ганзейские корабли.

Папа Григорий IX, желавший удержать за шведами Финляндию, обратился с воззванием о крестовом походе против русских, и через три года пришло на кораблях к устью Невы шведов и финляндцев, по выражению летописца, „множество много зело". Причем все это было одновременно с нашествием татар.

Вражеский флот поднялся вверх по Неве до устья Ижоры. Здесь шведы высадились и здесь же 15 июля 1240 г. были встречены новгородцами под предводительством Александра Ярославича. Русские одержали полную победу: начальник шведских войск и епископ были убиты; телами только более знатных лиц неприятель нагрузил два судна и, похоронив поспешно остальных, в ту же ночь до рассвета ушел в море. За эту крупную победу князь Александр прозван был Невским.

Несмотря на такое поражение, шведы, пользуясь тяжелым положением России, в половине XIII века успели окончательно покорить Финляндию и тем сильно при-

Гор. Орешек (Нотебург — Шлиссельбург).

близились к Неве, которая, оказавшись на границе враждующих сторон, естественно стала местом еще больших столкновений.

Желая окончательно преградить путь новгородцам в Финский залив, шведы на 111 судах появились в 1300 г. на Неве под предводительством правителя королевства Торкеля, который при устье реки Охты, впадающей в Неву, построил небольшую крепость Ландскрона, которую наши летописцы, переводя название буквально, именовали „Венцом земли". Имея преобладание на море, шведы могли строить свои крепости, значительно удалив их от метрополии. Но к этому времени новгородцы еще не слишком ослабели, а потому на следующий же год они до основания разрушили шведскую крепость и вновь открыли себе свободный выход в залив; затем в 1311 и 1318 гг. новгородцы делали морем успешные набеги на финские берега, разоряли их и брали дань, что было последними военными действиями новгородского активного флота.

Доказательством, что шведы считали Финляндию русской вотчиной, может служить шведская рифмованная хроника того времени, в которой по случаю завоевания Финляндии хроникер злорадствует, говоря: „Русский король мог теперь не досчитаться потерянной области".

В 1323 г. новгородцы, желая прекратить доступ шведам в Ладожское озеро, заложили в истоках Невы на острове Орехове крепость Орешек. Шведы прислали в том же 1323 г. в Орешек посольство заключить мир, по которому новгородцы, вынужденные стеснительными обстоятельствами, за выговоренную свободную торговлю должны были уступить часть своих древних достояний. Условленная пограничная черта шла от устья реки Сестры вверх по ней и, перейдя поперек речку Вуоксу, проходила к юго-западу от города Карелы (Кексгольма). Этим договором новгородцы лишились большей части Карелии (весь Саволакс) и части Финляндии около Выборга. На южном берегу за Новгородом осталась береговая черта до устья Наровы, где шведы заложили свою другую пограничную крепость Нарву.

Если новгородцы начали прикрываться крепостями, то уже это ясно показывает, что их флот стал много слабее шведского, который, опираясь на свое могуще-

ство, мог ставить свои укрепления на вражеском берегу, но, повидимому, шведский король еще не был уверен, что новгородцы не воспрянут духом и не заведут должной морской силы на Финском заливе. Мирный договор не помешал в 1348 г. шведскому королю Магнусу явиться, якобы с желанием обратить русских в католичество, с флотом в Неву и захватить Орешек. Новгородцы на следующий год, собравшись с силами, отняли обратно у шведов Орешек, да еще на месте разрушенной Ландскроны, в устьях Охты, построили новую крепость, впоследствии названную шведами Ниеншанц.

Упорная борьба за обладание выходом из Невы велась новгородцами до времени уничтожения самостоятельности Великого Новгорода, а по переходе власти к Москве продолжалась уже общими силами России. Как русское правительство, так и наши соседи хорошо понимали, что Волхов и Нева суть жизненные артерии России и что отрезать русских от моря — значило не только задушить их торговлю, но и самую цивилизацию и повести всю страну к общему застою и ослаблению.

Русская ладья на Балтийском море.

Пока новгородцы столь ревниво отстаивали свой морской путь, полочане, владевшие Ливонией, по непростительной беспечности потеряли принадлежавшее им побережье и позволили иноземным пришельцам завладеть устьями Западной Двины. В 1152 г. к Двине впервые подошел бременский корабль. Купцы сразу поняли выгоды этого места и основали здесь свою торговую факторию; потом появились замки миссионеров, обращавших язычников ливов в христианство, а через полвека миссионеры, превратившись в рыцарей ордена Меча, утвердились окончательно в Риге. Полочане сначала не придавали важности появлению новых поселенцев, под видом христианства распространявших свое вооруженное могущество в стране, а потом у них уже нехватило сил выгнать их.

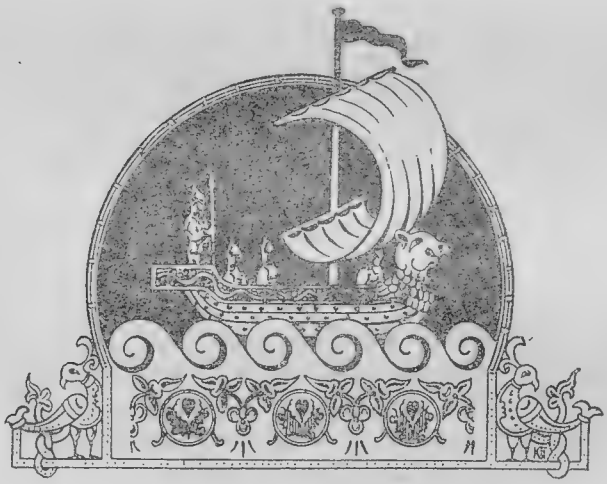
Около того же времени, к довершению невыгод России, на берегах Эстонии утвердились датчане и основали укрепленный город Ревель (называвшийся русскими Колыванью), так как новгородцы, ослабев на море, не могли противопоставить пришельцам должной воинской морской силы.

К концу татарского владычества Великий Новгород, уже сильно утративший свое значение торгового центра и теснимый внешними врагами и все большим и большим влиянием Москвы, постепенно потерял свою самобытность. К этому же времени были утрачены все берега Балтийского моря, остался лишь небольшой кусок около устьев Невы и Наровы да побережье отдаленного Белого моря, забытого Западной Европой.

Ослабленная татарским владычеством Россия была оттеснена от Каспийского моря царствами Казанским и Астраханским, а от Азовского и Черного ее отделяли крымские татары и крепости Турции — сильного государства, заменившего ослабевшую Византию.[1]

У новгородцев постоянного военного флота не было. Вначале каждое купеческое судно должно было быть вооружено. Наши былины частенько вспоминают о „дружине хороброй", которая сопровождала на судах „богатого новгородского гостя", т. е. купца. Отсюда совершенно прост был переход от флота торгового к иррегулярному военному. Новгородцам на Балтийском побережье приходилось чаще иметь мелкие столкновения с жителями побережья и морскими разбойниками, чем киевлянам на Черном море.

Суда новгородцев были более совершенны, чем ладьи киевлян, стоили много дороже и близко подходили к норвежским судам, называвшимся дракарами, так как по наружному виду напоминали чудовищного зверя — дракона.



[1] Константинополь турки заняли в 1453 г., что означало окончательное распадение Византийской, или Восточно-Римской, империи. Продолжая продвигаться на север по берегам Черного и Азовского морей, турки в 1471 г. заняли Азов у устья р. Дон. *(Прим. ред.)*

III. РУССКИЙ ФЛОТ В ПЕРИОД СОЗДАНИЯ И РАСШИРЕНИЯ РУССКОГО НАЦИОНАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВА (XIV—XVII вв.)

Русь, раздробленная на мелкие княжества, а затем покоренная монголами, потеряла всякую возможность совершать большие морские походы. Татарское иго окончательно отвлекло все интересы на борьбу с этим новым врагом.

Постепенно из числа мелких русских княжеств в XIV в. начинает возвышаться Московское, которое приобрело особенно важное „общерусское" значение после знаменитой Куликовской битвы в 1380 г., в которой князь Дмитрий Донской разбил наголову татар. Куликовская победа указала всей России тот путь, идя по которому можно окончательно свергнуть ненавистное татарское иго.

Политика великих князей Владимирских, а затем Московских, особенно Иоанна Калиты, способствовала собиранию раздробленных, враждовавших между собой княжеств в одно большое сильное государство. Конечно, только после этого могло быть осуществлено освобождение. И действительно, собиравшаяся Русь окрепла, стала развиваться и постепенно сбрасывать тягости, наложенные на нее удельным периодом и татарским игом, и, наконец, в 1480 г. ненавистное владычество татар было свергнуто.

К этому времени на развалинах Византийской империи утвердилось новое государство — Турция. Наши прежние торговые сношения с Царьградом уже не могли иметь того значения, как в Киевский период, ибо сам Киев и прилежащие к нему земли утратили самостоятельность, да и сама торгово-промышленная система Киевского княжеского периода была столь повреждена, что вновь воспрянуть не могла.

К этому времени „Господин Великий Новгород" потерял почти все подступы к Балтийскому морю, а море Белое было слишком негостеприимно для развития обширной морской торговли.

Новгородский князь Александр Невский получил Владимирское княжение, а потому его прямые потомки, князья Московские, считали своим правом владение Новгородом, который приходил все к большему и большему упадку и не смог отстоять своей независимости. Под конец судьба новгородской морской торговли слилась с интересами Москвы, которая, как увидим дальше, тоже не сумела достаточно оценить значение морского владычества на берегах Балтийского моря.

При Иоанне III за обиды новгородских купцов в Ревеле было конфисковано имущество иностранных купцов в Новгороде, что было первым случаем ареста товаров и, конечно, очень пагубно отозвалось на торговых сношениях, и хотя потом ганзейцам и иноземцам и было вновь разрешено торговать в Новгороде, но торговля уже не могла притти в прежнее состояние.

Запорожские суда.

По воцарении Иоанна IV Грозного Русь уже настолько окрепла, что могла начать наступательные войны, которые и утвердили за Москвой путь в Хвалисское, или Каспийское, море.

После покорения царств Казанского в 1552 г. и Астраханского в 1556 г. Иоанном Грозным все течение Волги принадлежало России, но наши предки не смогли достаточно оценить и использовать это приобретение, и всеми выгодами завоеванного водного пути, как увидим ниже, пользовались не русские, а иностранцы.

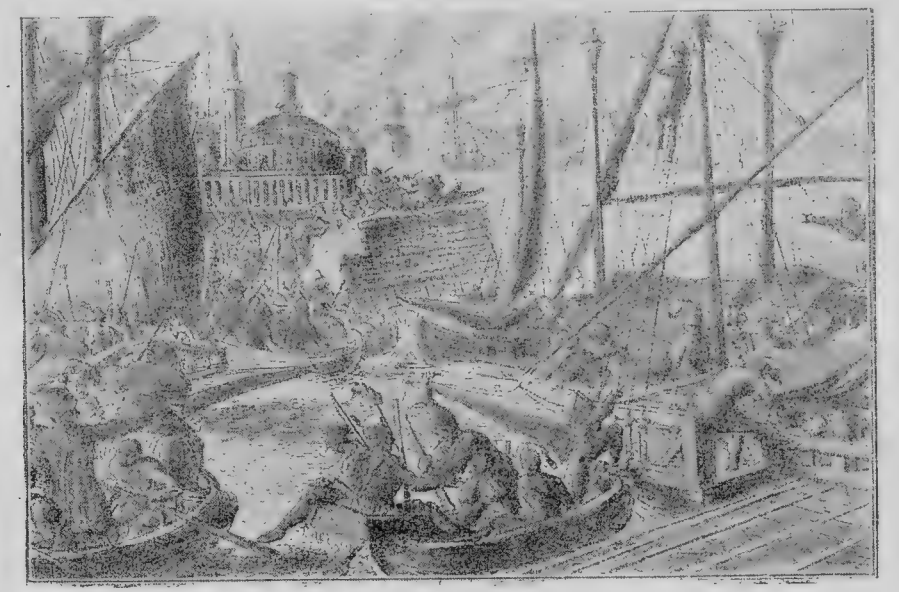
Путь к издревле Русскому, или Черному, морю был закрыт для нас, так как его берегами овладеть не удалось, хотя попытки в этом направлении предпринимались. Такой попыткой был морской поход Адашева и Вишневецкого, предпринятый в начале царствования Иоанна Грозного.

В 1558 г. крымский хан Девлет-Гирей пошел грабить юг России, надеясь напасть неожиданно, но, узнав, что русские войска собираются в Белеве и других местах, повернул обратно в Крым. Царь Иоанн Грозный на следующий год послал своих воевод, князя Вишневецкого и Адашева, наказать крымцев.

Князю Вишневецкому было дано 5 тысяч человек и приказано итти на Дон, построить там суда, спуститься к Азову и с этой стороны тревожить Крымский полуостров. Адашеву было дано 8 тысяч и назначен путь через Днепр. В обеих армиях приняли участие казаки донские и запорожские.

Успехи Вишневецкого были незначительны, зато Адашев стяжал себе громкие похвалы и удивление современников. Воспользовавшись судами запорожских казаков и построив часть новых, он спустился по Днепру, за устьем взял два турецких судна: одно под Очаковом, а другое близ Долгого острова, и, пристав в северной половине Перекопского залива к косе Джарылгач, поднялся вверх к нынешнему полуострову Харлы. Здесь он вышел на берег и две недели громил эту территорию, жег селения, забирал стада и людей, освободил много пленных. Нагрузив свои суда несметной добычей, он беспрепятственно возвратился в Днепр, зайдя по пути на остров Березань. Целых пять веков, после похода князя Владимира Ярославича к Царьграду, не было такого успешного похода на Русском (Черном) море. Конечно, успех Адашева был возможен лишь при деятельном участии запорожцев, которые, живя по Днепру, не раз спускались по нему на своих ладьях, называвшихся чайками, и нападали на берега Черного моря.

От рек, на которых поселилась эта казацкая вольница, казаки и получили название донских и днепровских; из последних часть, живущая за порогами, называлась запорожцами. Донцы еще в 1570 г. присоединились к России, а днепровские казаки—только в последней четверти XVII века, хотя попытки к присоединению были еще при царе Иоанне Грозном. Казаки, усевшись на древнем киевском торговом пути, пользовались в походах своими челнами-чайками, очень близко напоминавшими суда Киевского периода. Считаю поэтому необходимым привести повествование французского инженера Боплана, очевидца их жизни в XVII веке. Описание это считаю особенно ценным ввиду того, что способ ведения морского боя у казаков мало отличался от способа ведения боя в Киевский период, о котором нет столь полного и ясного рассказа современника.

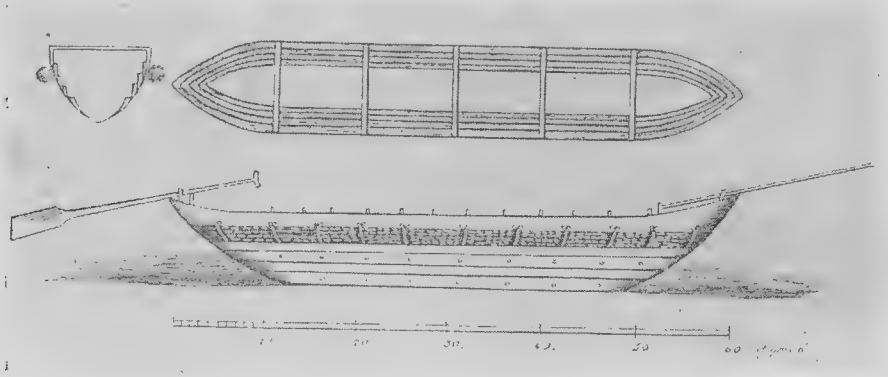


Набег казаков на Константинополь.

„Задумав погулять на море, казаки составляют раду, т. е. военный совет, и выбирают походного атамана... После сего они отправляются в войсковую скарбницу — сборное свое место, строят там челны, длиною в 60, шириной от 10 до 12, а глубиной в 12 футов. Челны эти без киля; дно их состоит из выдолбленного бревна ивового или липового, длиной около 45 футов; с боков оно обшивается, на 12 футов в вышину, досками, которые приколачиваются одна к другой, пока челн не будет иметь в вышину 12, а в длину 60 футов. Толстые канаты из камыша, обвитые лыками или боярышником, как связанные бочонки, обхватывают челн от кормы до носа. Казаки отделывают все части лодок таким же образом, как и наши плотники (т. е. французские); потом осмаливают их и приделывают к каждой по два руля, чтобы не терять напрасно времени при повороте своих длинных судов, когда нужда заставит отступить. Челны казацкие, имея с каждой стороны по 10 и 15 весел, плывут на гребле скорей турецких галер. Ставится также и мачта, к которой привязывают в хорошую погоду довольно плохой парус, но при сильном ветре казаки охотнее

плывут на веслах. Челны не имеют палуб; если же их зальет волна, то камышевые канаты предохраняют от потопления.

Для отомщения татарам за разорение Украины казаки выбирают осеннее время; заранее отправляют в Запорожье снаряды и запасы, необходимые для похода и для постройки челнов. В Запорожье сбирается от 5 до 6 тысяч добрых, хорошо вооруженных казаков, которые немедленно принимаются за работу. Не менее 60 человек,

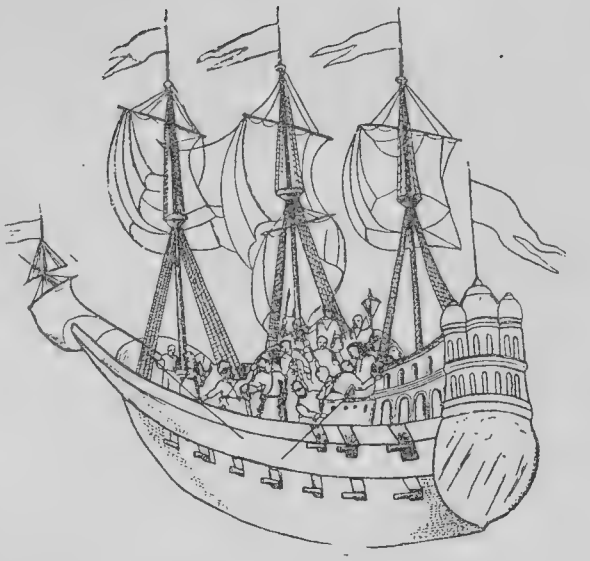


Казацкий челн.

искусных во всех ремеслах, трудятся около одного челна и отделывают его через 15 дней, так что в две или три недели изготовляют около 80 или 100 лодок, с 4 или 6 фальконетами на каждой. В лодку садятся от 50 до 70 казаков, из коих всякий имеет саблю, две пищали, 6 фунтов пороху, достаточное количество пуль и квадрант (?); туда же кладут ядра для фальконетов и необходимые жизненные припасы. Походная одежда состоит из рубахи, двух шаровар (одни для перемены), кафтана из толстого сукна и шапки. Вот какие витязи садятся на летучий флот...“

Приводит Боплан примеры и из действий запорожцев против турок. Он рассказывает: „Челны казацкие спускаются по Днепру и плывут так тесно, что едва не задевают друг друга веслами; атаманский флаг развевается впереди. Турки обыкновенно заранее проведывают о намерении казаков и, чтобы удержать их, расставляют свои галеры на днепровском устье. Но хитрые казаки для выхода в море избирают ночь самую темную, перед новолунием, а до того времени скрываются в 3 или 4 милях от устья в камышах, куда турецкие галеры, помня прежнюю неудачу, не смеют показаться: они стерегут казаков только в устье и всегда без успеха. Впрочем, проезд казаков через лиман не может совершенно укрыться от стражи; весть о выходе их в море быстро распространяется по морскому берегу до самого Константинополя. Султан рассылает гонцов по берегам Анатолии, Болгарии и Румелии для предостережения жителей. Но все это ни к чему не служит. Казаки, пользуясь и временем и обстоятельствами, через 36 или 40 часов по выходе из Днепра, причаливают к берегам Анатолии и, оставив для караула на каждой лодке по два товарища и по два мальчика, вооруженных пищалями, делают высадку, нападают врасплох, приступом берут города, опустошают Анатолию нередко на целую милю от морского берега; потом немедленно возвращаются к судам, нагружают их добычей и плывут далее — на новые поиски. Если есть надежда на успех, вновь делают высадку; если нет — возвращаются с добычей на родину; встретятся ли

им на море турецкие галеры или купеческие корабли, они бросаются на абордаж. Открывают же неприятельский корабль или галеру казаки прежде, нежели турки заметят их челны, возвышающиеся над морем не более двух с половиной футов. Казаки, увидав вдали корабль, немедленно убирают свои мачты, замечают направление ветра и становятся таким образом, чтобы к вечеру солнце было у них за спиной. За час до заката они подходят на милю к неприятельскому судну, чтобы не упустить его из вида. Наконец в полночь по данному знаку устремляются на врага; половина удальцов, готовых к бою, с нетерпением ждут абордажа и, сцепившись с турецким судном, в одно мгновение входят на него. Турки, изумленные нападением 80 или 100 лодок и множества врагов, уступают; а казаки, забрав деньги, негромоздкие товары, которым не вредит подмочка, пушки и все то, что может быть для них полезно, пускают корабль ко дну со всем экипажем. Если бы они умели править морскими судами, то уводили бы с собой и взятые корабли, но они еще не дошли до сего искусства. Наконец наступает время возвращаться на родину. Турки между тем усиливают стражу на днепровском устье, но казаки смеются над этим даже и тогда, когда битвы с неприятелем уменьшили их число или волны морские поглотили некоторые из утлых челнов. Они, минуя Очаков, высаживаются в 3 или 4 милях от него к востоку. От сего залива к Днепру идет низкая лощина (повидимому Кинбурнская коса, которая в те времена была много ниже и уже во многих местах) длиной около 3 миль, которую море иногда заливает на четверть мили, покрывая ее водой не более как на полфута. Через эту лощину, постепенно возвышающуюся к Днепру, казаки перетаскивают свои суда; над каждым челном трудятся 200 или 300 человек, и через два или три дня весь флот, обремененный добычей, является на Днепре. Таким образом казаки избегают сражения с турецкими галерами, стоящими в устье Днепра близ Очакова, и возвращаются в войсковую скарбницу и делят там добычу. Есть еще другая дорога для возвращения в Запорожье — через пролив, разделяющий Тамань от Керчи, по Дон-



Изображение корабля на казацком знамени XVII—XVIII вв.

Группа казаков на казацком корабле.

Набег Сагайдачного на Каффу (Феодосия).

скому лиману и по реке Миусу. Здесь они плывут вверх по Миусу, пока можно, а далее до Тавчаводы около мили идут волоком; Тавчавода впадает в Самару, а Самара в Днепр выше Кайдака...

Впрочем и казаки в свою очередь попадаются в западню, если встретятся с турецкими галерами среди белого дня в открытом море; тогда от пушечного выстрела челны их рассыпаются, как стая скворцов, и гибнут в морской пучине; удальцы теряют свое мужество и в быстром бегстве ищут спасения. Но когда решаются на битву, привязывают весла по местам и вступают в бой: одни, не трогаясь с лавок, стреляют беспрерывно из пищалей; другие заряжают их и подают своим товарищам; меткие выстрелы их не допускают турок до ручной схватки. При всем том пушки наносят казакам вред ужасный: они обыкновенно теряют в сражениях с галерами около двух третей своих сподвижников, редко возвращается их на родину более половины; но зато они привозят богатую добычу: испанские реалы, арабские цехины, ковры, парчу, бумажные и шелковые ткани и иные драгоценные товары. Вот главный их промысел: они живут одной добычей; ибо, возвратясь на родину, ничем не занимаются".[1]

Действуя самостоятельно, казачество не смогло основать надежную твердыню на Черноморском побережье, а Москва, занятая другими делами, не имела возможности им помочь или руководить их походами. Понадобилось много веков, пока Русь вновь стала твердой ногой на берегах издревле русского моря.

На этом остановимся в описании наших морских действий на южных морях и перейдем на крайний север — к Белому морю.

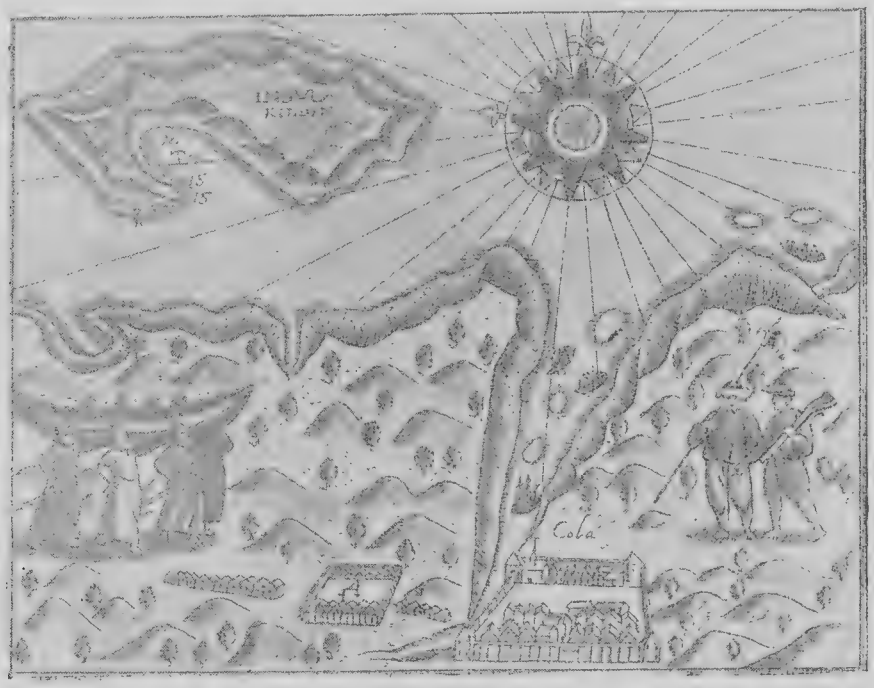
Как указано раньше, новгородцы через Белое море вели большую торговлю с Севером и доставляли из Сибири богатства пушного товара. Сюда заходили и иностранцы; но затем этот путь, повидимому, был забыт, и только в 1553 г., и то случайно, бурей было занесено английское судно Ченслера. Три судна были посланы английской купеческой компанией с целью отыскать путь в Тихий океан мимо берегов Сибири. Из них два были затерты льдом, а третье с Ченслером было занесено к устью Северной Двины. Ричард Ченслер поехал в Москву, где был милостиво принят царем: англичанам было разрешено вести торговые сношения с Россией через Белое море, а потом с Персией по Волге, через Каспийское море.

Успехи Ченслера радостно были приняты в Англии, и он с торжеством в 1555 г. отправился вновь в Белое море, но это было его последнее путешествие: на обратном пути в 1557 г. он погиб со своими кораблями.

---

[1] Вопреки Боплану казаки не только и не столько занимались походами ради поживы и грабежа, как вели борьбу с турками, татарами и поляками, защищая свои права, вольности, добытые оружием и кровью, освобождая из неволи пленников и вели борьбу за родину, свой народ и веру. Но безусловно в войнах они забирали богатства врага, как это делал и враг, еще больше чем казаки, нападая на Украину.

Несколько позже один из соплавателей Ченслера, Бурро (Burrough), отправился на небольшом судне (пинке) на восток от Белого моря. Его сопровождали от Колы русские ладьи из числа принадлежавших нашим поморам, на которых они ходят на моржевый промысел. Бурро дошел до Югорского Шара, но здесь осеннее время и льды заставили итти в Двину и прозимовать в Холмогорах. В отчете, представленном Бурро о его плавании, замечательно показание, что при попутном ветре русские ладьи опережали английское судно. Узнав об успехах англичан, в Белое море стали ходить голландские и испанские корабли и в свою очередь с успехом вести торговлю.



Город Кола и его окрестности.

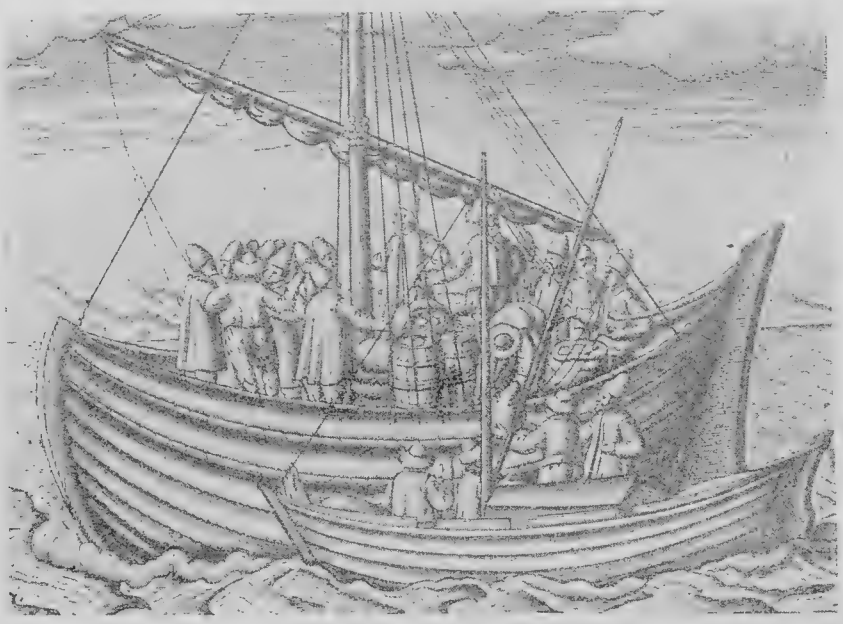
После Ричарда Ченслера во главе английских предприятий стал Антон Дженкинсон, совершивший несколько путешествий через Россию в Персию. Одним из замечательных памятников, оставшихся после Дженкинсона, является карта России. Приводим с нее уменьшенную копию (см. стр. 34, 35).

На этой карте водные сообщения между морями показаны беспрерывными, Балтийское море было соединено с Белым, Каспийским и Черным, Бухара соединена беспрерывно Обью с Ледовитым океаном; это ясно показывает, что в те времена небольшие перерывы речного пути, через которые суда переволакивались и которые, как указывалось, потому назывались волоками, рассматривались как затруднения в пути, а не прекращение его. Путешествуя много позже татарского нашествия на Русь, Дженкинсон от местных жителей узнал о существовании водного сообщения между означенными местами; очевидно, этими путями пользовались в старину; татарское нашествие их прервало, но память о них осталась даже через ряд поколений. Весьма возможно, что по сибирским рекам товары привозились

Карта Антона Джекинсона 1562 г.

в Ледовитый океан, затем по берегам доставлялись в Белое море, куда уже приходили иностранные и ганзейские корабли; татарское же нашествие всему этому делу положило конец. Это указание должно быть нам особенно дорого, так как тип русских судов сильно отличался от иностранных. На прилагаемом рисунке того времени изображено судно русских поморов, помещенное в заграничном издании путешествия в Белое море. Судно, очевидно, шитое.

Деятельность англичан возбудила соревнование у русских современников. Так, после Ченслера и Бурро в конце XVI века именитые люди Строгановы, Аникий и сын его Яков, владевшие обширными землями по рекам Каме и Чусовой, послали в Антверпен нанять сведущих и опытных мореходов, которые для них построили в Северной Двине два корабля. В этом заключаются все сведения о предприятии



Русское судно XV века, шитое лыком. Прототип корабля поморов.

Строгановых, но есть основание полагать, что целью его было плавание к Новой Земле, где, по носившимся тогда слухам, находились серебряные прииски. Еще и ныне на западной части, к северу от Маточкина Шара, находится залив, называемый иностранцами губой Св. Лаврентия, а у беломорских жителей — Строгановой или просто Строгановщиной. Во всяком случае, каков бы ни был исход попытки Строгановых, уже по одной цели своей она есть любопытный факт в истории нашего мореходства.

Как известно, те же Строгановы снарядили Ермака с отрядом, который покорил Сибирь России. Ермак большую часть своего похода сделал по рекам, бывшим, как во времена Киевского периода, самыми удобными путями сообщения.

Плавания наших северных поморов, имевшие свое начало во времена новгородские, теперь сильно развили морскую торговлю по рекам Ледовитого океана, или, как его тогда называли, — Студеного моря. Иоанн Грозный покровительствовал ей, но, как увидим далее, в последующее время после смерти Иоанна Грозного

из ложной боязни морская торговля была совершенно запрещена, что безусловно пагубно отозвалось на благосостоянии северного края.

Теперь перейдем к Балтийскому морю. Первая половина царствования Грозного, ознаменованная многими завоеваниями и увеличением значения Московского государства, должна быть особенно памятна взятием в 1558 году Нарвы, в которой царь желал развить морскую торговлю, надеясь восстановить в ней утраченное значение Новгорода. Нарва, будучи много ближе к морю, чем Новгород, была доступнее для морской торговли: иностранные суда могли приходить сюда без перегрузки.

Покровительствуемые в России иностранцы всех стран и сходящие к этому времени уже на-нет ганзейцы стали часто посещать Нарву, привозя массу своих изделий и оружие. В Россию стали выписывать из-за границы многих мастеров и художников, но их наши соседи, ревниво оберегая невежество начавшей разви-

Крепость Копорье.

ваться России, не пускали через свои границы. Особенно в этом отношении старались ливонцы и поляки. Но, несмотря на их происки, небольшое число предприимчивых иностранцев пробралось в Москву через Нарву. Ввиду всего этого Нарва получила еще большее значение для России, ибо посредством нее имелось прямое сообщение с европейскими государствами. Тогда же России были возвращены: крепость Сыренск (или Нейшлос) на берегу Наровы и Юрьев (или Дерпт), основанный русским князем Ярославом I.

Конечно ясно, что такая морская торговля могла иметь огромное значение для России. Понятно, что и наши соседи (поляки и шведы) хорошо представляли себе, какое громадное значение для России имеет обладание выходом в Балтийское море, и естественно, что они всячески стремились отбросить Россию от этих выходов и вырвать торговлю из московских рук. Сохранившиеся памятники дипломатических сношений между Польшей и Англией ясно указывают, какие опасения возбудили в соседях начавшие развиваться непосредственные сношения с Западной Европой. Очень любопытны в этом отношении письма польского короля Сигизмунда III к английской королеве Елизавете.

„Московский государь (Иван Грозный) ежедневно увеличивает свое могущество приобретением предметов, которые привозятся в Нарву; ибо сюда привозятся не только товары, но и оружие, до сих пор ему неизвестное, привозятся не только

Шведская карта Финского залива и прилегающих земель в XIII—XIV веках.

произведения художеств, но приезжают и сами художники, посредством которых он приобретает средства побеждать всех. Вам небезызвестны силы этого врага и власть, какою он пользуется над своими подданными. До сих пор мы могли побеждать его только потому, что он был чужд образованности, не знал искусств; но если нарвская навигация будет продолжаться, то что останется ему неизвестным?"

Точно такие же опасения высказывает и другой сосед, король Швеции Густав. Узнав о возникновении торговых сношений Англии с Россией, он спешит предупредить английскую королеву, что, по его убеждению, вовсе не нужно допускать Россию до общения с Западной Европой: Россия должна знать только свои восточные границы, иначе может сделаться опасной не только для соседей — Швеции и Дании, но и для самой Англии. Известный герцог Альба также обращает внимание Европы на Московское государство, которое называет не иначе, как колоссальным. На Франкфуртском рейхстаге (18 июля 1571 г.) он говорит, между прочим, что

„достаточно ознакомить московского царя с военным искусством Западной Европы, и под его властью окажутся не только Нидерланды, но и весь христианский мир...“

Для охранения начавшей развиваться морской торговли русские не завели своих военных судов на Балтийском море, но пользовались нанятыми для этой цели английскими судами, как, например, в 1570 г., когда целая эскадра из 13 судов под командой Вильямса Бурро (William Burrough) близ острова Тютерса разбила эскадру морских пиратов, захватив 5 судов. Конечно, это не было единственным случаем, когда иностранцы, особенно англичане, вооруженной силой защищали интересы нарвской торговли, да оно и немудрено, так как от пиратов страдали прежде всего их же собственные интересы, а потом уже русские. Купеческие суда должны были быть вооружены, так как пираты плавали во всех морях и, так же как рыцари на больших дорогах, грабили мореплавателей. Особенно отличались своими хищниче-

Внутренний вид Ивангородской крепости в XVI веке.

скими наклонностями жители Данцига, подвластного Польше, и острова Готланда, принадлежавшего Швеции.

Сколь первая половина царствования Иоанна Грозного ознаменована победами, столь вторая ознаменовалась неудачами; и вновь Россия была откинута от берегов Балтийского моря. Шведы отняли не только Нарву, но и лежащий против нее Ивангород и старинные крепости Ижорской земли Ям и Копорье; — все это по перемирию, заключенному в 1583 г. на реке Плюссе, осталось на три года за Швецией, а завоевания в Лифляндии еще прежде отошли к Польше. Царь Иоанн Грозный должен был отказаться иметь торговые и государственные сношения с остальной Европой путем кратчайшим и более удобным, нежели через Белое море.

В 1590 г. Россия силой взяла обратно Ивангород, Ям и Копорье, а затем и издревле принадлежавшую ей землю Карельскую, с главным городом Карелой (Кексгольм), но Нарву так и не могла захватить.

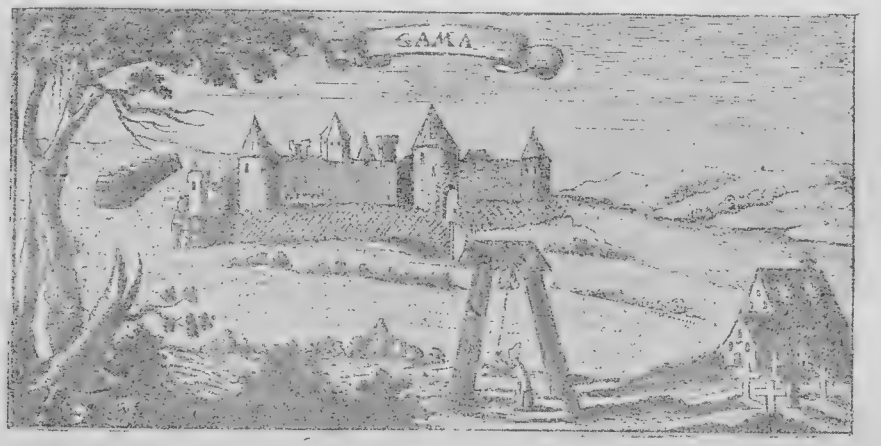
Англичане в 1585 г. предъявили огромные притязания на исключительную перед другими иностранцами монополию на торговлю через Россию с Персией, но Годунов, стоявший тогда у кормила государства, ответил алчным британцам, что

честная торговля открыта в России для всех народов, „и тое божью дорогу, океан-море, как мочно перенять и унять и затворить".

Годунов по своем воцарении пытался склонить шведов на уступку Нарвы: он даже тайно уговаривал жителей Эстонии передаться России, замышлял присоеди-

Вид города Архангельска.

нить к своим владениям Ливонию, но, занятый усмирением волнений внутри страны, не успел привести в исполнение свои намерения. Если бы его правление продолжалось, то весьма возможно, что великое дело Петра I — создать для России флот и твердой ногой стать на берегах Балтийского моря — было бы осуще-

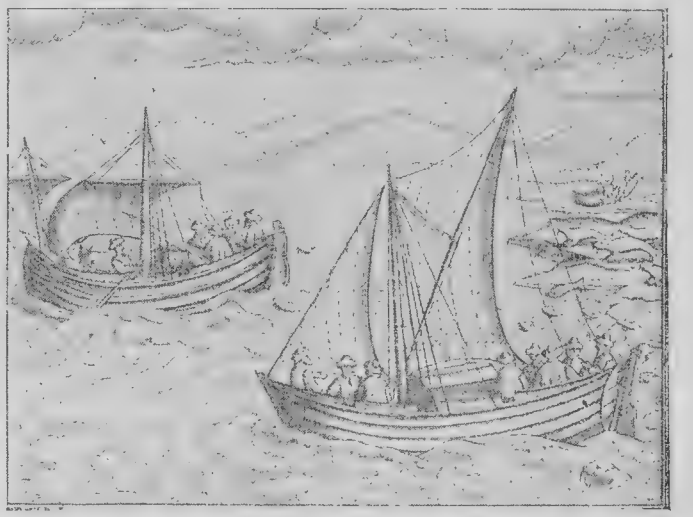


Крепость Ям.

ствлено на целое столетие раньше. В то же время Годунов не забывал и о берегах Белого моря. Так, например, в 1598 г. думный дьяк Власьев, ездивший в Австрию с извещением о вступлении Годунова на престол, прибыл в Архангельск с двумя кораблями, купленными и снаряженными в Любеке. Обращал внимание Годунов и на развитие нашей морской торговли в Ледовитом океане; по его повелению

были построены 15 морянок, или морских судов, для которых вся „судовая снасть“ была выслана из Ярославля в Верхотурье. Покровительствуя русской морской торговле на севере Сибири, Годунов строжайше запрещал пускать туда иностранцев. Для укрепления северной торговли в 1602 г. им был основан на реке Тазе город Мангазея, сделавшийся главным пунктом северной морской торговли.

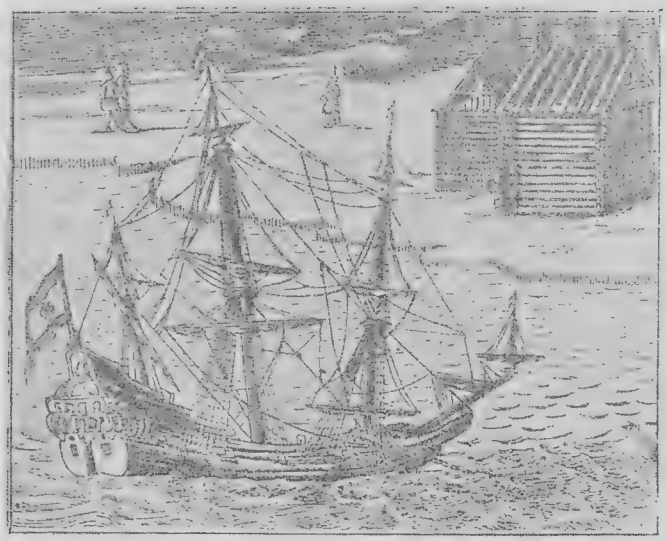
Ослабление мощи России, в первое двадцатилетие XVII века, старались использовать соседние государства — Польша, Швеция и другие. Они, являясь то врагами, то „союзниками“, отнимали мало-помалу Балтийское побережье, поставив себе целью преградить России путь к цивилизации. Шведский король Густав-Адольф (1616 г.) писал: „Если бы Россия подозревала свое собственное могущество, то близость моря, рек и озер, которых она до сих пор не умела еще оценить, дала бы ей возможность не только вторгнуться в Финляндию со всех сторон и во всякое время года, но даже, благодаря огромным ее средствам и неизмеримости ее пределов, покрыть Балтийское море своими кораблями, так что Швеция находилась бы в беспрестанной опасности“.



Суда русских поморов.

В это время положение России было столь тягостно, что даже Столбовский мир, заключенный при царе Михаиле Федоровиче в 1617 г., почитали счастливым событием, тогда как по этому договору наши предки отказались от всех своих владений на Балтийском побережье — все перешло во власть шведов. Король Густав Адольф в собрании государственных чинов назвал Столбовский мир „одним из величайших благодеяний божиих для Швеции“ и, сообщая о полученных от него выгодах, сказал, что теперь „Швеция выведена из того шаткого и опасного положения, в которое ставили ее взаимные отношения с Россией; что огромные озера Ладожское и Пейпус, река Нарова и простирающиеся на 30 миль в ширину болота отделяют отныне Россию от Швеции и Балтийского моря и что русскому народу, вероятно, трудно будет перешагнуть эти преграды“.

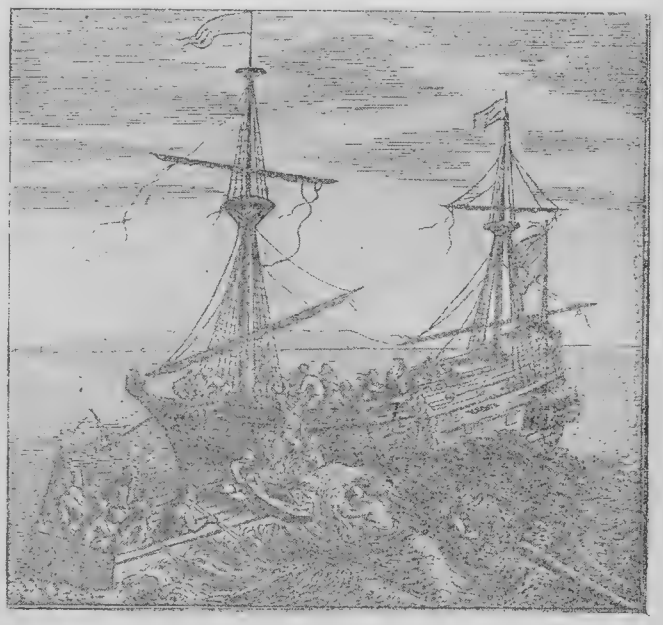
В царствование Михаила Федоровича плавание наших поморов в Ледовитом океане усилилось, но иностранцев дальше Архангельска не пускали; товары из сибирских рек подвозились на русских судах, но потом, по настоянию воевод, из опасения прихода иностранцев, развившаяся было своя каботажная торговля была прекращена, а ведь в деле развития русского мореходства сделано было много. Только отдельные лица, во главе которых надо назвать казака Дежнева, Пояркова, Хабарова, делали открытия и способствовали заселению наших дальневосточных окраин. Дежнев во время своего путешествия с 1648 по 1654 год исследовал проход между Азией и Америкой, т. е. предупредил таким образом почти на столетие открытие знаменитого Беринга. Но все это носило характер случайных и частных предприятий, и, конечно, государственного значения этим начинаниям не было дано.



Корабль „Фридрик".

1633 год ознаменован постройкой первого корабля на русской территории, хотя и иностранцами. Шлезвиг-голштинский герцог Фридрих, желая завести у себя выгодную в то время торговлю шелком, испросил позволение у Москвы построить для этого десять кораблей и на них поддерживать торговые сношения с Персией. Русское правительство, давая разрешение, сделало оговорку, что во время плавания по Волге и по Каспийскому морю голштинцы должны оберегать свое достояние сами, что русское правительство не принимает на себя ответственности и что при постройке судов от русских плотников, которые будут с ними работать, „корабельного мастерства не скрывать". Голштинцы строили свой корабль в Нижнем-Новгороде и назвали в честь своего герцога „Фридрик". Судно было построено из елового леса, плоскодонное и без киля (длина 120 фут., ширина 40 фут. и 7 фут. углубления). Кроме трех мачт, на корабле было 24 весла, а для защиты от нападений разбойников поставлены пушки.

На корабле пошло 78 человек, большинство из них были чины посольства. В составе экипажа было лишь 5 русских чернорабочих. Из описания Олеария мы имеем указания на подробности этого интересного плавания и быта тогдашней России. Корабль, выйдя 30 июля из Нижнего, 15 сентября достиг Астрахани, где простоял до 10 октября, когда вышел в море. Погода была бурная, и корабль 14 ноября разбился у берегов Дагестана. После этого посольство берегом поехало в Персию, но там переговоры не имели успеха, а потому все это предприятие рухнуло, и, конечно, следующих кораблей голштинцы строить не стали.



Гибель корабля „Фридрик" у берегов Кавказа.

Требование русских властей при постройке корабля „Фридрик", чтобы голштинцы „от русских плотников корабельного мастерства не скрывали", заставляет предполагать, что мысль о заведении в России своего флота не была им чужда. Знаменательно также, что в предисловии к книге

Французская каравелла XVI века.

Вальгаузена „Учение и хитрость ратного строения пехотных людей", напечатанной в Москве в 1647 г., было обещано издание следующей части „О корабельной ратной науке, и то не мало дело и учение". И действительно, следующая попытка строить корабль в России уже принадлежит не иностранцам, а самим русским. В 1656 г., когда предположено было одновременно занять все побережье от Риги до Невы и далее до берега Ладожского озера, было послано по разным направлениям четыре отдельных отряда. Всем движением руководил Куракин „с товарищи". Первый отряд, который двинулся на стругах, построенных в селе Дединове, спустился по Двине, взял Борисоглебск (Динабург), Куконаус (Кокенгаузен), названный Царево-Дмитриевом, и, после безуспешной осады Риги, осенью должен был возвратиться в Москву.

Второй отряд, князя Трубецкого, вступил в Ливонию, взял Новый городок (Нейгаузен) и только в октябре занял Юрьев (Дерпт). Позднее время и малочисленность отряда (2000 чел.), уменьшенного побегами, заставили отложить всякую попытку взять Нарву.

Третий отряд, под командой стольника и воеводы Потемкина, должен был „итти за Свейский рубеж, на Варяжское море". Потемкину было дано 1000 человек войска, и в том числе на случай морских экспедиций были кормщики и отправленные из Москвы 570 донских казаков, как опытных и бывалых моряков.

Третьему отряду даны указания „итти в Стокгольм и другие места морем". Потемкин вступил в Ингрию и подошел к Канцам (Ниеншанц) на Неве; шведы, при приближении русского отряда на судах, ушли в Нарву. Потемкин сжег город, в котором было тогда до 500 дворов и большие запасы хлеба для продовольствия целого края. В Канцах нашли 8 пушек, оставленных шведами. По малочисленности своего отряда Потемкин, опасаясь быть отрезанным неприятелем, отступил к Орешку, под которым тщетно простоял до осени. Летом Потемкин с частью своего отряда сделал морской поиск: 22 июля ходил он с „ратными людьми судами на море, и у Котлина острова с немецкими людьми[1] был бой и полукорабль взял, и немецких людей побили, и языка поймал начального человека, капитана Ирска Далс-

Французская галера.

[1] Немецкими людьми русские называли тогда всех иностранцев.

фира, 8 человек солдат и наряд (пушки) и знамена поймали, а на Котлине острове латышане деревни высекли и выжгли".

Четвертый отряд, тоже в 1000 человек, под начальством воеводы Пушкина, был послан занять Карелию, но Пушкин ограничился лишь тем, что, перейдя на гребных судах через Ладожское озеро, до осени осаждал город Карелу (Кексгольм).

Речная русская лодка XVII века.

К исходу сентября подошли на помощь шведские войска, завладели вновь Невой и стали полными хозяевами на Ладожском озере.

Некоторые успехи малочисленных, дурно снабженных и действовавших без тесной взаимной связи русских отрядов надо приписать прежде всего неожиданности нападения на страну, не приготовленную к защите. Но, конечно, полного успеха от столь грандиозного предприятия ожидать было немыслимо. Если бы цель была выбрана поуже: например, только занять Нарву или Неву, то успех был бы возможен. Но для успеха нужны и средства. Положим, Потемкин нашел бы суда готовыми и пошел бы в Стокгольм,—но тогда сколько же он мог взять людей с собой в поход? Нужно было бы оставить немало для прикрытия в устье Невы и защиты его от нападения шведов, а то даже при полном успехе в Стокгольме путь домой на родину был бы совершенно отрезан.

Весной 1658 г. русские намного сократили свой план, но не было уже той неожиданности, как раньше, а потому они безуспешно осаждали Нарву и безуспешно приступили к Канцам, т. е. к Неве. В декабре было заключено перемирие, по которому Россия приобрела часть Лифляндии и между прочим город Куконаус (Кокенгаузен), лежавший на реке Западной Двине, в 105 верстах от Риги. Наместником был назначен боярин Ордын-Нащекин, который, преследуя мысль открыть русским свободный путь к Балтийскому морю, приступил к заведению флота в Кокенгаузене. Но польские дела заставили царя сблизиться со шведами, которые неминуемо воспользовались обстоятельствами и по Кардисскому миру, заключенному в 1661 г., опять отняли у России земли в Лифляндии. Боярину Ордын-Нащекину пришлось уничтожить зачатки заведенного им флота.

Так окончилась последняя попытка пробраться к Балтийскому побережью при предшественниках Петра I. Слава этого великого государственного дела досталась ему, но нужно сказать, что за весь XVII век в России был сделан уже ряд шагов к подготовке великих и крупных преобразований политического и военного характера, что при его отце и деде было много сделано для подготовления великого преобразования России. Чтобы перейти к этому периоду нашей отечественной морской истории, необходимо еще указать на некоторые события.

В 1664 г. персидский шах Аббас II усилил торговые сношения с Россией и дал многие исключительные привилегии русским купцам. Через три года шах просил

у России дозволить особой армянской компании, состоящей из персидских подданных, производить торг шелком-сырцом через Россию. Разрешение было получено, и при этом русские брали на себя охранение провозимых товаров за особую плату. Конечно, это вызвало необходимость завести у нас военные суда для плавания по Волге и Каспийскому морю, а потому 19 июня 1667 г. начата постройка военного корабля в селе Дединове и главное наблюдение за постройкой поручено боярину Ордын-Нащекину — тому же, что уже строил суда на Двине.[1]

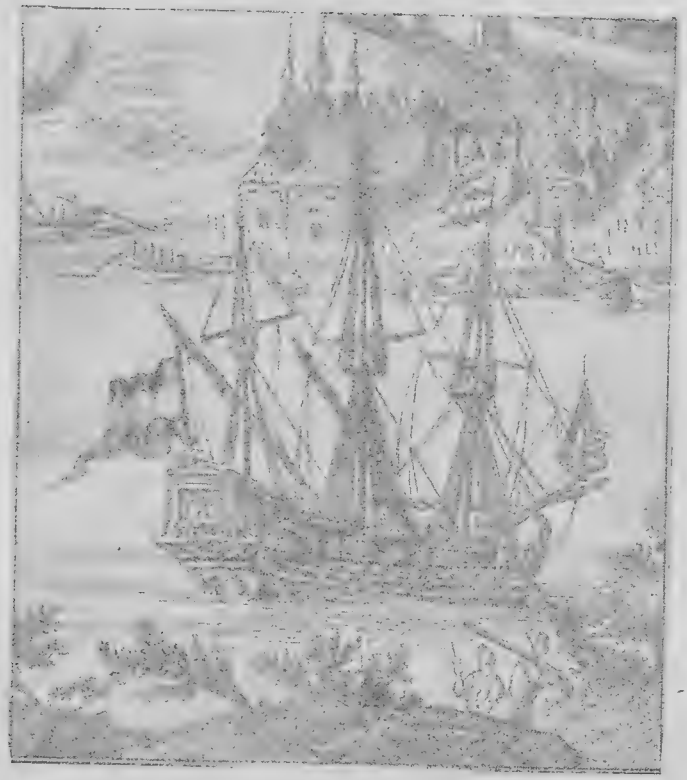
Хлебный струг.

Строить корабль мы сами не могли, а потому, очевидно, должны были пригласить для этого иностранцев. Выбор пал на голландцев, так как они своей честностью в торговле расположили к себе русских людей, тогда как англичане за свои хищнические наклонности к наживе заставили совершенно запретить им торговлю в России. Был приглашен корабельный мастер Ламберт Гельт (Helt) „с товарищи". Несмотря на энергию и влияние Ордын-Нащекина, препятствия делались на каждом шагу. Всякий, от кого требовалось содействие, кажется, ставил себе в обязанность не исполнять распоряжений и указаний прежде нескольких подтверждений. Старосты, на вызов желающих плотников, отвечали: „в правду, что к государеву корабельному делу охочих плотников нет"; заводчики не давали железа; Пушкарский приказ (т. е. артиллерийское управление) отзывался неимением блоков и других вещей, а на требование кузнецов ответил, что у него всего один кузнец, да и тот делает язык к большому успенскому колоколу; воеводы и другие начальствующие лица, которые должны были присылать деньги, всячески их задерживали Когда понадобилось срубить несколько больших дерев в даче одного архиерея, то и тут не обошлось без особого царского указа. Нельзя не удивляться после всего этого, что корабль, названный „Орел", заложенный в половине ноября 1667 г., был все-таки спущен через полгода; вскоре поспели еще яхта, бот и две шлюпки. Окончательное снаряжение этих судов задержало выход их до 19 мая 1669 г.

Струг на Волге, идущий бечевой.

Корабль „Орел" размерами был очень мал: длиной 80 фут., шириной 21 и сидел на 5 фут. в воде. Постройка всех этих судов обошлась с небольшим в 9 тысяч рублей. На корабле было 20 иностранцев, и к ним прибавилось в Казани 35 нижегородских стрельцов для охраны во время пути. Почти 4 месяца понадобилось флотилии, чтобы добраться до Астрахани. Это путешествие описано одним из участников

[1] Ордын-Нащекин был одним из образованнейших и умнейших людей своего времени. Государственные замыслы его были столь широки, что он еще в то время очень заботился об утверждении России на Амуре и об установлении торговых сношений с Индией.

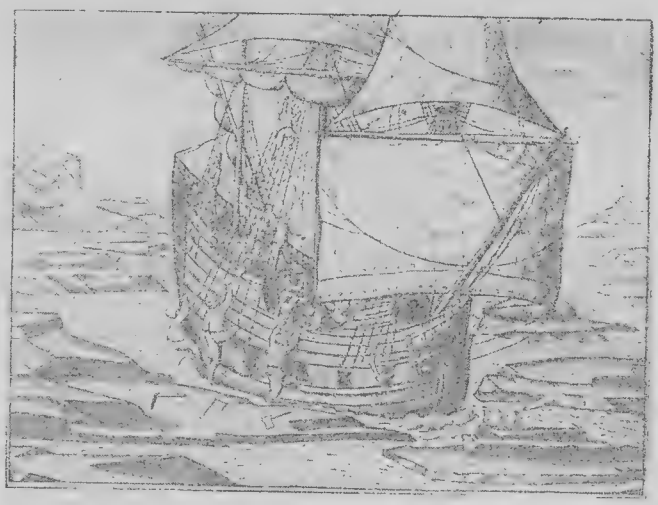


Корабль „Орел".

похода, Яном Стрюйсом, который был парусником на корабле.[1]

В Астрахани суда оставались девять месяцев, сначала в ожидании некоторых вещей и погрузки припасов, а потом по случаю восстания под руководством Степана Разина, остановившего всю торговлю с Персией. В бытность в Астрахани командир корабля „Орел" Ботлер, по поручению астраханского воеводы Прозоровского, успел построить и в апреле 1670 г. спустить еще „военное судно" на манер галеры. Но движение Разина распространилось настолько, что восставшими был захвачен и самый город Астрахань; суда все были сожжены, а иностранцы бежали, из них двое: лекарь Термунт и пушкарь Карштен Брант потом возвратились и поселились в России. В 1671 г. Разин был захвачен и казнен в Москве, но край еще долго волновался, и нарушенная торговля с Персией еще долго не восстанавливалась. Боярин Ордын-Нащекин тоже скоро удалился от дел.

На Белом море в это время тоже было несколько попыток завести свои торговые корабли, чтобы на них самим возить товары в иностранные порты, но русские купцы были там подвергнуты полному бойкоту, и им пришлось привезти товары обратно в Архангельск и тут продать тем же иностранцам по дешевой цене. Иностранцы всячески стесняли развитие нашего дела, широко поль-



Голландский корабль у берегов Колы в XVI веке.

[1] Сочинение Стрюйса было много раз издано, и из него заимствовано изображение корабля „Орел", но при этом нужно оговориться, что корабль в различных изданиях изображен совершенно различно. Флаг нарисован голландский, равно под голландскими же флагами нарисованы суда на всех прочих картинах, изображавших виды разных городов различных национальностей. Видимо, художник-голландец всюду из патриотизма нарисовал свои флаги, не сообразуясь с действительностью.

Английское судно Атмослос короля Генриха VIII в 1520 году.

зуясь даваемыми им привилегиями и нередко производя насилия. С ними ничего поделать не могли. Сознавая бессилие России в морском отношении, известный шведский генерал Делагарди (1646 г.) говорил, что если бы он был хорошо знаком с географическим положением мест в то время, когда начинал военные действия в России, то вступил бы в нее с архангельской городской стороны, „потому что то первые ворота Российского государства". Русское правительство, конечно, тоже сознавало значение беззащитных берегов Белого моря, но все-таки мало сделало для их вооружения. Весьма любопытны некоторые предложения, касающиеся развития морского дела, сделанные иностранцами, жившими в описываемое время в России. Так, например, командир корабля „Орел" предлагал построить суда на манер венецианских галер для поддерживания русской торговли в Каспийском море. По поводу этого проекта переводчик посольского приказа Виниус представил свои предложения, доказывая, что надо построить не одну, а много галер, которые могли бы быть гораздо полезнее парусных судов на Каспийском море; при этом он говорит, что „Московское государство все судостроительные материалы, как лес, пеньку, железо, смолу, а также пушки и порох имеет в изобилии", тогда как другим нациям все это приходится покупать. Другой иностранец, Ян Вегрон, предлагал строить суда на Белом море не только для своих потребностей, но на продажу другим государствам. Говоря, что нет ничего выгоднее „морского промыслу", он полагал строить по сто кораблей в год и всякий корабль продавать за десять тысяч рублей. Развивая свой проект, Вегрон предлагал построенные в России корабли послать в „Канарейскую землю", т. е. на Канарские острова, возить туда бочонки и дубовые доски, а оттуда привозить испанские вина, сахар, лимоны, засахаренные плоды и „иные диковины", а из других стран, взамен русских товаров, получать богатства стран всего света.

Судно XVI века.

При всей непрактичности этих проектов появление их показывает, что вопрос о развитии русского торгового флота вполне назрел; естественно, что следующим шагом должна была быть мысль о создании военного регулярного флота, как защиты торговых судов. При усовершенствовании техники морского дела теперь уже представлялось немыслимым плавание, а тем более успешные бои на море на челнах и ладьях.

Рассматривая весь прошедший период истории, мы видим, что во времена Киевского княжения не было надобности в улучшении системы вооружения тогдашнего флота и он с успехом выполнял возлагаемые на него задачи. Путь по Днепру был закрыт для судов непроходимыми порогами; через последние, однако, свободно проходили легкие ладьи, которые можно было переносить на плечах. Так что в те времена Киевской Руси, лишенной надежной базы на берегу Черного моря, вполне достаточно было иметь малые суда.

Новгород, сильный вначале, не следил за развитием морского дела у своих современников. Он не понял значения вооруженного флота и, слишком увлекаясь торговыми интересами, потерял все свое достояние и значение. Конечно, в развитии Великого Новгорода имело огромное значение нашествие татар, так как пресеклись пути сибирских и азиатских богатств, но все-таки, создай он своевременно вооруженный флот, — пути дальнейшего развития были бы несколько иными. Кроме того, Киевская Русь сама привозила свои товары в Византию, а в Новгород ходили иностранные суда и хищники торгового дела — ганзейцы, с которыми нужно было конкурировать. Черное море называлось Русским, так как там Русь была хозяином, а на Балтийском (называвшемся Варяжским) шла беспрерывная борьба между всеми побережными народами за господство на нем. Это, конечно, сильно развило вооруженные морские силы на Балтийском море, только Новгород отстал в этом деле и хотя несколько раз ополчался против шведов, даже ходил походом в Швецию, но все же его флот был слишком слаб, чтобы иметь преобладание на море, а потому с годами значение Новгорода все падало и падало.

Московское правительство в XVI и XVII вв. все время стремилось к выходу в Балтийское море. Белое море было недостаточно использовано, а Балтийским слишком мало времени владели. Грозный вполне сознавал великое значение обладания берегом, но сам, ослабив центр России, под конец своего царствования потерял приморские порты, столь ревниво охраняемые нашими соседями, которые слишком опасались развития просвещения России. В первое двадцатилетие XVII века, использовав временное ослабление России, они откинули ее далеко от Балтийского побережья.

С началом XVII века Россия начинает крепнуть, сознание необходимости выхода в Балтийское море созрело, но неверно рассчитанный план кампании заставляет на деле отказаться от выполнения исторической задачи Российского государства. Наказами да патриаршими благословениями разбить врагов было нельзя.

В московский период для овладения морским побережьем уже необходимо было иметь военный флот и к тому же более совершенный, чем был флот новгородский, а тем более киевский. Исторический ход событий вел к созданию сильного военного флота, создателем которого и явился Петр I.

IV. РУССКИЙ ФЛОТ ПРИ ПЕТРЕ I[1]

Детство и отрочество Петра Алексеевича протекли совершенно отлично от обычной жизни московских царевичей. Вырос он вдали от московского двора, во многом предоставленный самому себе. Воинские забавы с потешными и пытливый ум любознательного юноши дали ему совершенно исключительные основы для дальнейшего развития. Забавы с потешными положили начало созданию регулярных русских войск, обученных по заграничным образцам; находка в 1688 г. знаменитого ботика дала толчок к изучению морского дела. Уже будучи победителем шведов на море, Петр I сам описал этот случай, имевший столь важное значение в развитии у него страсти к морю. Петр I назвал этот ботик „Дедушкой русского флота" и воздавал ему особенные почести.

С этого момента к изучению сухопутного ратного дела прибавилось занятие по морскому делу, которое Петр I постиг в совершенстве. Сначала морские забавы производились на реке Яузе, потом на Просяном пруду села Измайлова, где, как писал сам Петр I, он „не многого авантажу сыскал, а охота стала от часу быть более", и, наконец, эти забавы Петра I уже в более крупных размерах были перенесены на Переяславское озеро. Здесь было построено пять судов: „два малых фрегата да три яхты". Плавание это, конечно, было много интереснее предшествовавших. Петр I со своими потешными в 1692 г. устроил даже маневры с высадкой десанта. Но, конечно, Переяславское озеро могло удовлетворить Петра лишь временно; скоро он переехал в Архангельск, где впервые увидал настоящее море и иностранные корабли.

6 августа 1693 г.— особенно знаменательный день в истории русского флота, так как в этот день на Белое море вышло первое военное судно; это была 12-пушечная яхта „Святой Петр". Вместе с яхтой вышли в море возвращавшиеся на родину голландские и английские купеческие суда, конвоируемые голландским военным кораблем.

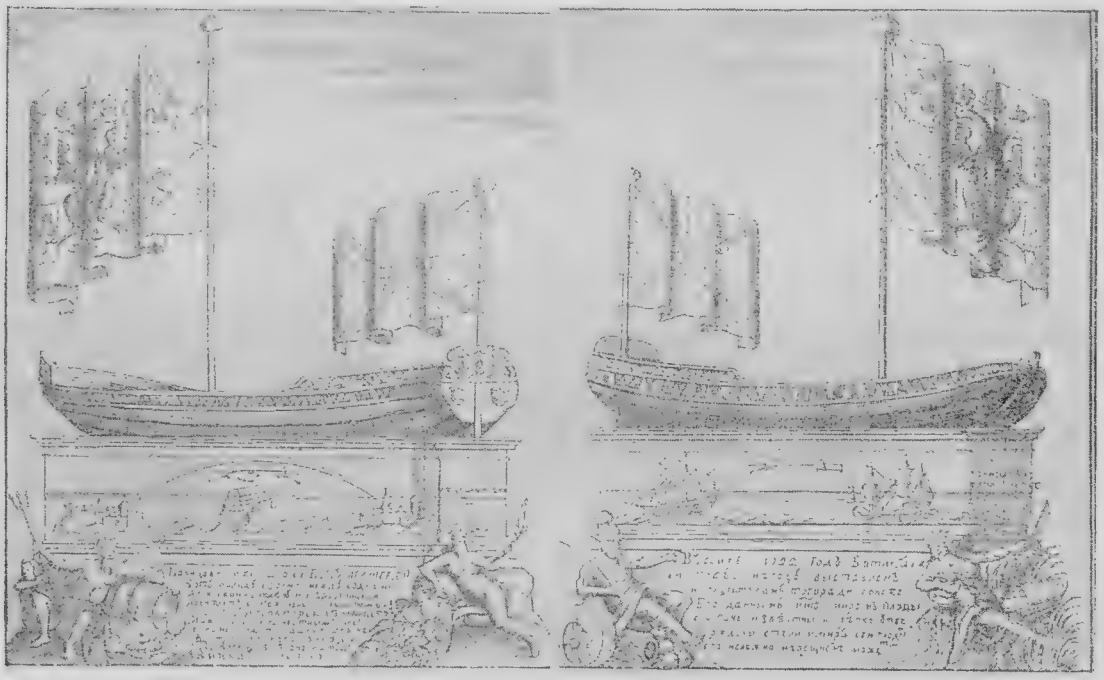
---

[1] Ключевский, приводя риторические слова Устрялова: „минута, когда он вперил вдохновенный взор на полусгнивший бот. . .", замечает, что „Петр уже давно и проще познакомился с корабликами: еще в 1687 г., за год, за два до открытия завалявшегося в амбаре „дедушки", он таскал из Оружейной палаты „корабли малые", т. е. старые отцовские модели кораблей". *(Из литографированных записок.)*

На следующий год к яхте прибавились: фрегат „Святое пророчество", построенный в Голландии, и корабль „Святой Павел", построенный в Архангельске под наблюдением воеводы Ф. М. Апраксина, бывшего впоследствии генерал-адмиралом флота.

Вернувшись из Архангельска, Петр I принял участие в больших маневрах, в так называемом Кожуховском походе, где сухопутные полки, пройдя за последние годы постепенно все стадии изучения ратного дела, завершили свое образование.

Теперь Петр решил, что его войска настолько освоились с военным делом, что будут в состоянии брать и настоящие крепости. Случай к тому представлялся, так как отношения к Турции были таковы, что Петр I нашел возможным нарушить мир



Ботик Петра I

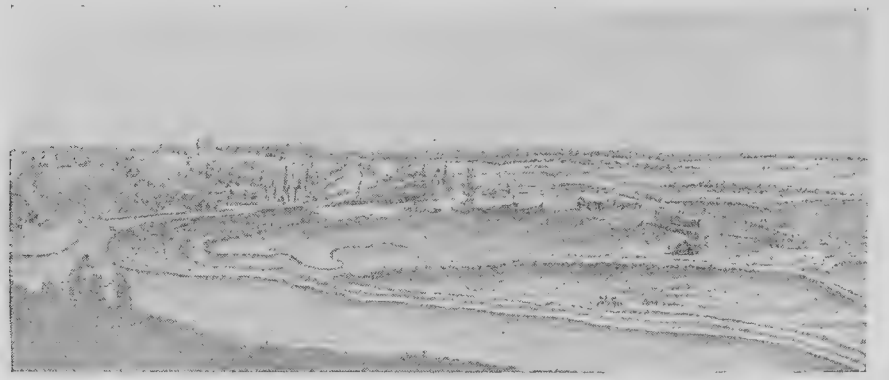
и направить главные силы к овладению Азовом, тем самым открывая себе путь в Черное море.

Ранней весной 1695 г. армия под начальством Шереметьева с украинскими казаками двинулась на Днепр, а сам Петр I с остальными войсками направился к Азову; однако все усилия его были тщетны, так как Азов, обложенный с берега, имел свободный доступ с моря, и все припасы и продукты доставлялись беспрепятственно турецким флотом; крепость могла свободно выдержать очень долгую осаду. Здесь Петр ясно сознал, что, не имея достаточно сильного военного флота, он не может взять приморскую крепость. Казацкий же каботажный флот, конечно, не мог итти в соображение ввиду его несовершенства. Для открытого боя казацкие чайки уже слишком устарели и не представляли достаточной военной силы.

Неудача не остановила Петра I, и он не пал духом, но, наоборот, с еще большей энергией принялся за дело. За одну зиму были построены и к весне были готовы: 36-пушечный корабль (113 фут. длиной, 25 фут. шириной), 20 галер и 4 брандера.

Эта эскадра, приняв десант, 3 мая тронулась в путь. Сам Петр, называясь капитаном Преображенского полка Петром Алексеевым, командовал в авангарде галерой „Принципиум". Адмиралом эскадры был знаменитый женевец Франц Лефорт.

Прибыв 15 мая с частью своего отряда в Черкасск, Петр получил сведения, что донские казаки, пробравшись на своих челнах к устью, увидали там два турецких корабля, напали на них, но были отбиты, и что корабли оставались на том же месте. На военном совете было решено, что Петр, взяв к себе на суда часть сухопутных войск генерала Гордона, нападет на турецкие корабли; но низкая вода не дозволила выполнить этот план, поэтому 19-го числа Петр с 10 казачьими лодками (по 20 человек) пошел через бар и устье. Однако оказалось, что турецкая эскадра



Воронежская верфь, на которой был построен Азовский флот.

за это время увеличилась до 13 кораблей. Петр был вынужден отказаться от своей попытки, так как с одними казацкими челнами, безусловно, было немыслимо напасть на целую эскадру. Тогда, оставив казаков наблюдать за врагом, Петр вернулся к своим галерам. Турки, не подозревая столь близкого соседства врага, послали утром 20 мая 500 человек на усиление гарнизона, а вечером отправили туда же 13 гребных судов с оружием, припасами и деньгами под прикрытием 11 ушкол (небольшие гребные суда) с янычарами. Пользуясь сумерками, казаки в устье напали на турок и овладели 10 грузовыми судами, из которых 9 казаки тотчас же зажгли. Турки, испуганные внезапным нападением, бросились обратно на суда и стали сниматься с якоря, с поспешностью обрубая канаты, причем два корабля стали на мель; один из них зажгли турки, а другой казаки.

Этот первый успех на море очень обрадовал Петра, и раскаты салюта далеко разнесли добрую весть; еще больше Петр был рад прибылой воде, которая дала возможность галерам выйти на взморье. К 12 июня все галеры и брандеры вышли, только корабль был все-таки связан мелководьем. Через два дня турецкая эскадра в составе 6 кораблей и 17 галер с 4000 войска для усиления Азовского гарнизона подошла с моря и стала на якорь в виду русского флота, на который турки не решились сделать нападение, хотя и были много сильней. Простояв 10 дней в бездействии, они только 24-го послали вдоль берега гребные суда с десантом, но едва лишь заметили, что русские галеры стали сниматься с якоря, как поспешно снялись и ушли совсем в море, оставив крепость со стороны моря совершенно беззащитной. 18 июля Азов был взят.

Взятие Азова. Первое участие русского флота в военных действиях.

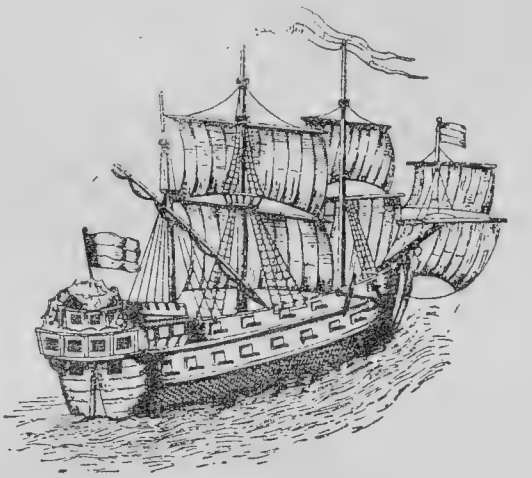
Итак, одно появление русских судов в море лишило осажденную крепость обычной помощи своего флота и заставило ее сдаться; без этой же помощи легко могла повториться прошлогодняя неудача. Следовательно, в первом же деле, которое было блестяще выполненной совместной операцией армии и флота, начинания Петра вполне оправдались, а потому царская дума, созванная в октябре в селе Преображенском, обсудив настоящее положение, постановила: „морским судам быть". Петр I, описывая впоследствии в предисловии к морскому уставу историю развития морского дела, написал собственноручно: „Была убо Россия в древние оные времена довольно мужественна и храбра, но не довольно вооружена, ниже правильно расположена. И как политическая пословица сказует о государех, морского флота не имущих, что те токмо одну руку имеют, а имеющие и флот обе. Что и наша Россия одну токмо руку имела тогда".

Да! После азовского похода 1696 г. Россия имела обе руки и обе были прославлены в совместном ратоборстве.

Желая лучше изучить морское дело и судостроение, Петр I в следующем году сам едет за границу под видом урядника Преображенского полка Петра Михайлова и там с топором в руках, как простой плотник, работает, изучает дело и заслуживает похвалу и одобрение своих учителей. Вернувшись из чужих краев, Петр вынес убеждение, что европейские дворы не хотят помочь ему в борьбе с Турцией, но зато польский король Август и Дания в союзе с ним согласны воевать со Швецией, что даст ему возможность пробраться к Балтийскому побережью. Но нужно было заключить мир с Турцией, для чего был послан в Константинополь посланник Емельян Украинцев, но не сухим путем, как бывало в старину, а морем на русском военном корабле. Для этого был выбран корабль „Крепость", да к тому

же для большего эффекта корабль провожала до Керчи целая русская эскадра в составе 10 кораблей и 2 галер. В Керчи в виду турецкой эскадры корабль „Крепость" тронулся в дальний путь. Прибытие русского посла морем на русском военном корабле, да еще известие, что его провожало 10 кораблей до Керчи, конечно, сильно подействовало в Константинополе и повлияло на условия Карловицкого мира, заключенного 3 июля 1700 г.

Отпраздновав 18 августа 1700 г. заключение мира с турками, Россия на следующий же день объявила войну шведам; в этой новой войне союзниками русских были Дания и Польша. Однако скоро датчане, разбитые шведским королем Карлом XII, поспешили заключить с ним мир, а польские войска были выгнаны из Лифляндии. 19 ноября (1700 г.) русская армия была разбита под Нарвой, после чего король, увлекшись войной с Польшей, дал возможность Петру собрать остатки своей армии и после ряда мелких успехов настолько твердо укрепиться на берегах Невы, что выбить его с занятых мест шведам уже не удалось.



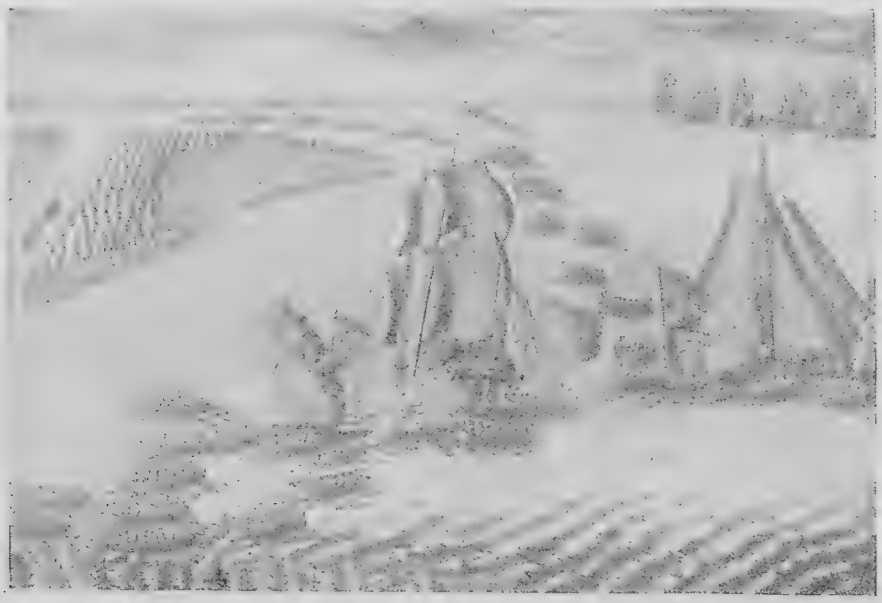
Корабль „Крепость".

Единственным крупным шагом Карла XII против России в следующем 1701 году была посылка в Архангельск семи судов. Эта экспедиция не удалась, но она предупредила Петра о возможном повторении нападения на Белое море. Поэтому в 1702 году он сам пошел защищать Белое море, но шведы не повторили нападения ни в этом, ни в последующие годы. Увидав это, Петр направил все свои силы к Нотебургу — бывшему новгородскому Орешку. Так как Нотебург был расположен на острове и не мог быть взят без лодок, то Петр привел с собой из Белого моря по древнему новгородскому торговому пути два малых фрегата. Бой под Нотебургом был очень ожесточенный, но все-таки 11 октября 1702 г. крепость была взята. Подготовив штурм артиллерийским огнем, русские войска, посаженные на лодки, перебрались через реку и взяли этот важный пункт, безусловный ключ пути по реке Неве, почему Петр и переименовал крепость, назвав ее Шлиссельбургом (Ключ-город).

Несмотря на то, что крупных военных судов у русских не было, смелые молодые русские солдаты умели захватывать и на лодках небольшие шведские суда, из коих некоторые были с пушками; из таких захватов по своему значению особенно было важно взятие двух судов в устье Невы 7 мая 1703 г.

Спустившись по реке, Петр I взял 1 мая шведскую крепость Ниеншанц, построенную при слиянии реки Охты с Невой и основанную, как указывалось раньше, тоже новгородцами. На следующий день на взморье подошел шведский отряд Нумерса в составе 9 судов. Получив на свои условные два выстрела ответ с крепости и не зная, что она и все течение Невы уже во власти русских, он остался спокойно стоять. Вечером 6 мая два маленьких судна: 10-пушечный бот „Гедан" и 8-пушечная шнява (бригантина) „Астрильд" подошли к самому устью и стали на якорь на мелководье у Екатерингофа, не подозревая, что за ними с островов

следят русские солдаты. Вступать в бой с целым отрядом Нумерса Петр, конечно, не мог, не имея военных судов, но, узнав о случившемся отделении двух из них, да к тому же малых, решил воспользоваться оплошностью шведского адмирала и захватить их. Для этого, посадив на 30 лодок две роты своих потешных Преображенского и Семеновского полков, он на рассвете напал на непредусмотрительных шведов и после кровопролитного и продолжительного боя взял оба судна. В этой победе нужно видеть не только один захват отрядом солдат, посаженных на простые невооруженные рыбачьи лодки, двух неприятельских, хотя и малых, но вооруженных морской артиллерией, военных судов, но и то, что эта победа имела важное значение в том смысле, что шведская сильная эскадра, с которой совладать, конечно, мы не могли, ушла и больше не возвращалась. Это была крупная моральная победа на море, имевшая огромное влияние на наши войска.



Невская победа 6 мая 1703 года. (Старинная гравюра).

Теперь уже все течение Невы и выход из нее в море были во власти России; это был прочный залог дальнейшего успеха в овладении Балтийским побережьем.

В ознаменование этого события первый русский корабль, построенный для действий на Балтийском море, был назван „Штандартом", и его Петр сам в качестве командира (в августе 1703 г.) привел в устье Невы.

Теперь, когда все течение Невы было в русских руках, Петр предпринимает дальнейшие шаги к укреплению ее устья. Выждав ухода шведов после Невского боя, он, лично осмотрев остров Реттусари (Котлин), вполне оценил его значение и за зиму 1703—1704 гг. построил на отмели фарватера крепость Кронштлот, надежно защищавшую столицу со стороны моря.

Утверждение Петра в устье Невы, наконец, заставило короля шведского послать туда войска сухим путем и эскадру к Котлину, но адмирал Депру, подойдя к Котлину, увидал, что проход был безусловно закрыт; сухопутный отряд Майделя тоже потерпел неудачу. А между тем русские малые суда доставляли беспрепятственно де-

сантные войска и продовольствие к осажденной Нарве, которая на этот раз уже была взята русскими.

На следующий год (1705) уже целая шведская эскадра из 24 судов под начальством адмирала Анкерштерна подошла к Котлину, но здесь встретила русскую эскадру вице-адмирала Крюйса в составе 8 кораблей (потом они были наименованы фрегатами) и 9 мелких судов. Русская эскадра была много слабее, но, став на якорь между островом и отмелью крепости Кронштлот, заняла столь сильную позицию, что шведы с ней ничего не могли поделать. Все нападения шведов были отбиты с большим уроном, и Анкерштерн вынужден был отступить. Итак, флот, уже линейный, заслонил подступы к новой столице и вооруженной силой доказал свое

Петр I за работой.

право на существование. Так же успешно были отражены попытки Майделя овладеть Петербургом. Все это хорошо отразилось на духе морских и сухопутных войск.

Увлекшись войной с Польшей, Карл XII дал возможность Петру окрепнуть настолько, что он целым рядом побед, завершившихся Полтавской битвой, окончательно сломил гордость и славу „непобедимого" шведского короля. Полтавская победа имела огромное значение для всех дальнейших событий.

1710 год ознаменовался взятием целого ряда крепостей, из коих первой пал Выборг, давно осажденный русскими войсками, страшно нуждавшимися в продовольствии и боевых припасах. Петр, воспользовавшись флотом, со вскрытием льда вышел в море и, рискуя быть затертым льдинами, доставил транспортную эскадру к Выборгу, чем положительно спас осаждавших от голода и ускорил взятие Выборгской твердыни. Затем были взяты Рига, Пернов, Аренсбург с островом Эзелем и Ревель, что передало России окончательно все южное побережье Финского залива.

28-пушечный фрегат „Ивангород".

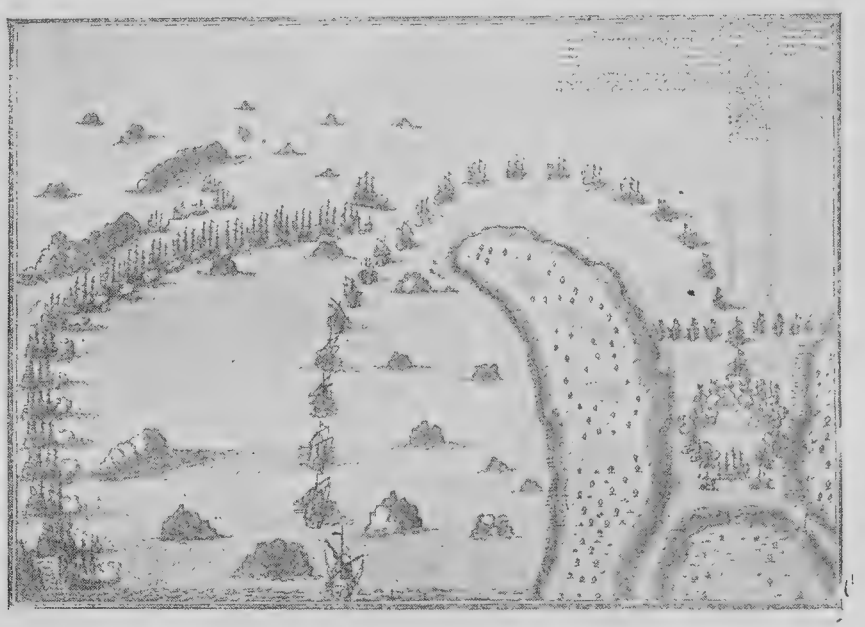
28-пушечный фрегат „Михаил Архангел".

В 1711 году Россия воевала с Турцией; эта война завершилась злосчастным Прутским походом, в результате которого Петр был принужден отказаться от существования Азовского флота. Правда, Азовский флот теперь имел очень малое военное значение, особенно ввиду громадного значения флота на Балтийском море, где Русь имела прямое сообщение с Европой. Это была главная историческая задача, над выполнением которой столько трудились все московские государственные деятели со времени освобождения Руси от татарского ига.

Несмотря на то, что шведский флот был гораздо сильнее русского, шведы не решались вступать в бой с русским флотом и ограничивались лишь плаванием по Финскому заливу, даже не препятствуя нашим судам доставлять провиант в финляндскую армию. Но русский корабельный флот был еще слаб, так как верфи не могли достаточно скоро строить корабли, а потому Петр стал покупать и строить суда за границей.

В 1713 году русская армия, поддерживаемая 200 галер и мелких судов, овладела всем побережьем Финского залива. Прибрежные города Гельсингфорс и Борго были взяты этой армией; в это время она уже широко пользовалась содействием флота, особенно гребного, который блестяще выполнял возложенную на него задачу. Корабельная же эскадра в составе 7 кораблей, 4 фрегатов и 2 шняв пошла в море под начальством вице-адмирала Крюйса. Около Гогланда она была встречена шведским отрядом из 3 кораблей, которые Крюйс решил атаковать. Шведы повернули и стали уходить. Погоня русских судов шла успешно, и эскадры стали сближаться, но тут головной корабль „Выборг" под флагом Крюйса стал на мель; погоня прекратилась. Так неудачно окончилась попытка русского флота перейти в наступление. Виновники этой неудачи Крюйс и капитан Рейс были приговорены к смертной казни, но помилованы и достойно послужили еще своему отечеству. Но Крюйса никогда больше уже не назначали командиром эскадры, и с этих пор он пошел по береговым портовым должностям. Во всяком случае, благодаря совместным действиям армии и флота, в этом году уже все крепости и хорошие порты Финского залива перешли во власть России.

В 1714 году российский флот состоял из 16 кораблей, 8 фрегатов с общим числом 1060 орудий и до 7 тысяч команды. Чувствуя себя достаточно сильным на море, Петр I писал Меншикову: „Теперь пытаться можно". И действительно, успех не оставил Петра: армия и флот, действуя неразрывно, достигли больших результатов. Гребная эскадра с десантом подошла к Гангутскому мысу, около которого стояла шведская корабельная эскадра, но это препятствие Петра не остановило. Воспользовавшись тихой погодой, в виду неприятельского флота, русские гребные суда перешли в бухту Рилакс-Фиорд, где после упорного боя был взят в плен шведский отряд шаутбенахта[1] Эреншельда, состоявший из 18-пушечного фрегата „Эле-



Гангутская победа 27 июля 1714 года. (Старинная гравюра).

фант", 6 галер и 3 вооруженных шхерботов. Эта битва в русской истории по близлежащему мысу называется Гангутской. Русским авангардом командовал шаутбенахт Петр Михайлов, произведенный в этот чин за Полтавскую победу. Нелегка была победа 27 июля. Пять часов продолжался упорный бой. Под сильным огнем шведской артиллерии русские передовые галеры два раза подходили к неприятелю и оба раза были отбиты; наконец им удалось свалиться на абордаж. Десантные войска русских нападали с отчаянной храбростью, лезли на самые пушки, так что некоторые из солдат, по меткому замечанию Петра, не ядрами, „а духом пороховым были разорваны". Русские войска выказали чудеса храбрости. Разумно и решительно действовавшие „обе руки Российского потентата" дали славную победу, которая, подобно Полтавской, имела поворотное значение в истории развития русского могущества.

Гангутская победа была безусловно совместной победой обоих родов войск: армии и флота, так как галерный флот, руководимый моряками, был укомплектован сухопутными войсками. Победой при Гангуте обеспечивалось прочное занятие

[1] Младший флагман.

всей Финляндии, причем для нападения стали открыты все берега Балтийского моря, побережье самой Швеции, не исключая даже самого Стокгольма. Петр I ясно сознавал важное значение одержанной им победы.

От Гангута галерный флот беспрепятственно прошел в Ботнический залив до города Вазы, откуда часть отряда пошла в Умео. От корабельного же флота было послано несколько отрядов, которые захватили много шведских каперов и судов, шедших в Швецию, защищая в то же время суда, шедшие в Россию, что опять-таки наглядно показало успех русских военных судов на море; благодаря этому шведская

Первая морская победа русского корабельного флота 24 мая 1719 года у острова Эзель.
(С гравюры Боголюбова).

эскадра в открытый бой не вступала. Вообще после Гангутского поражения шведы всегда старались уйти подальше от русских военных кораблей.

После этого успех русских начал развиваться и привел к ряду новых побед. Десантный корпус был перекинут на шведский берег, где произвел очень ощутительные разрушения; затем отряд из 6 кораблей под командой капитана 2 ранга Н. А. Сенявина в открытом море 24 мая 1719 года близ острова Эзель взял с бою шведский отряд командора Врангеля, состоявший из 50-пушечного корабля, 36-пушечного фрегата и 12-пушечной бригантины. Это была настоящая морская победа, наглядно показавшая развитие чисто морского успеха на море.

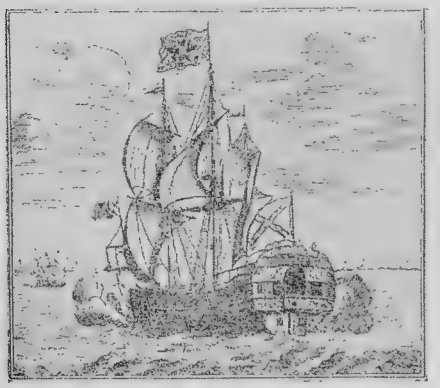
Возрастающее морское могущество России возбудило завистливые опасения Англии, и она, заключив союз со шведами, прислала эскадру в Балтийское море. Союзный флот в составе 35 вымпелов явился у Наргена. Наш флот был много слабее, но союзники не решились его атаковать, а принудили только бездействовать. Между тем русская гребная флотилия с десантом пошла к шведским берегам, завладев побережьем на 30 с лишком верст в глубь страны; а 27 июля 1720 г., заманив

противника у острова Гренгам, та же флотилия взяла с бою 4 фрегата шведского корабельного флота. Узнав о разорении своих берегов, союзный флот ушел от русских портов, не сделав нападения. На следующий год англичане опять пришли помогать шведам, но вновь ограничились лишь демонстрацией. Русский гребной флот с посаженными на него войсками опять с успехом хозяйничал на шведском побережье. Здесь получилось нечто обратное тому, что наблюдалось в новгородские времена: тогда шведы, пользуясь превосходством на море, перенесли военные операции на Новгородское побережье, а теперь Петр I, создав флот, перенес военные действия на шведские берега, и успех остался на стороне России.

Гренгамская победа. (На переднем плане изображена галера). (Старинная гравюра).

Истомленные неудачами шведы, наконец, заключили давно желанный мир в Ништадте, по которому к России отошли Лифляндия, Эстляндия, Ингрия, часть Карелии и часть Финляндии с Выборгом. Итак, в руках России теперь было обширное побережье, издревле принадлежавшее Новгороду и Пскову, и только Финляндия еще частью оставалась во власти шведов.

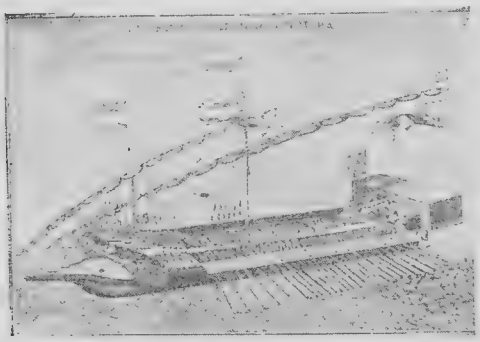
Таким образом, благодаря приобретениям и сильному флоту, Россия получила преобладание на Балтийском море, что сулило в будущем расширение русской торговли, улучшение экономического быта, распространение образования и возвышение политического значения российского государства, превратившегося окончательно из подвластной татарам Московии в обширную страну, независимую и могучую Россию. Двадцатилетняя тяжелая борьба доказала, что Петр I мог по справедливости гордиться созданным им флотом, силою которого Россия приобрела новое море, открывшее ей свободное общение с Западной Европой.



Первый корабль Балтийского флота „Полтава", построенный в Петербурге в 1709 г.

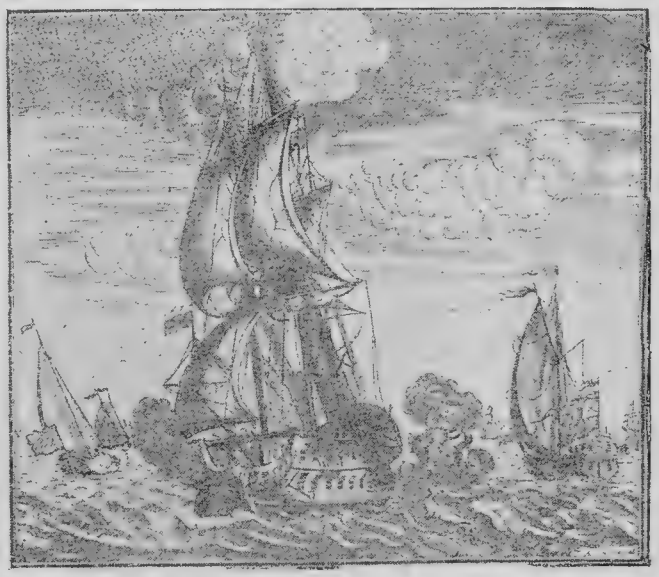
Утвердившись прочно на Балтийском море, Петр I начал готовиться к походу на Каспийское море, дабы восстановить для России древний торговый путь, доставлявший к Балтийскому побережью во времена новгородские богатства Персии и Индии. Для похода на Волге под наблюдением опытных мастеров были построены 200 островских лодок, вмещавших до 40 человек каждая, и 45 ластовых (грузовых) судов. К этому времени парусная военная Каспийская флотилия состояла из 3 шняв, 5 мелких судов и еще нескольких грузовых транспортов. Войска, посаженные на эти суда, пошли в Астраханский залив и далее берегом

к Дербенту, причем моряки устроили переправу через Сулок, много способствовавшую предприятию. Дербент был взят, и туда пришел отряд из 21 грузового судна с провиантом и артиллерией. Но на другой день поднялась буря, и погибло 12 судов на Дербентском рейде и в других местах моря, где прошел шторм. Это обстоятельство пагубно отозвалось на всем походе, который пришлось окончить раньше срока; тем не менее Петр I нашел возможным написать сенату: „И так можем мы сею кампаниею довольны быть: ибо мы крепкое основание на Каспийском море получили".



Галера Средиземного моря.

Одним из моральных последствий русского успеха на Каспийском море явилось то, что жители персидского города Решта, находящегося в провинции Гиляни (на южном берегу моря), просили присылки русских войск для защиты города от мятежников. Петр воспользовался удобным случаем утвердиться на берегах Каспийского моря, для чего послал к Решту 2 батальона пехоты на 14 судах под командой капитан-лейтенанта Соймонова, который и занял город, а суда стали на якорь недалеко в устье р. Перибазар. Часть персов с неудовольствием впустила русский отряд, а затем открыто стала во враждебное отношение к нему. Весной 1723 г., когда отряд капитан-лейтенанта Соймонова ушел к р. Куре, оставив только 3 небольших судна в распоряжении сухопутного начальника полковника Шипова, персы напали на русские войска, а с построенной в устье реки батареи открыли огонь по русским судам. Сухопутный отряд отбил нападение, а капитан-лейтенант Золотарев, командовавший оставшимися судами, подтянулся к батарее, заставил ее сильным огнем судовой артиллерии замолчать, разогнал охранявшие ее войска и забрал в плен тех персов, которые думали спастись через залив на лодках. После этого персы уже не решались возобновлять свои нападения. Летом того же (1723) года 4 полка под начальством генерала Матюшкина на судах подошли к Баку и после четырехдневного бомбардирования овладели этим важным пунктом. Таким образом эта победа дала России возможность утвердиться на западных берегах Каспия и передала в руки России один из лучших рейдов этого моря. 12 сентября (1723 г.) с Персией был заключен трактат, по которому Россия приобрела Дербент, Баку и провинции Гилянскую, Мазандеранскую и Астрабадскую. Приобретения, сделанные Петром на



Русский корабль петровских времен.

Каспийском море, вызвали опасения Турции, которая стала угрожать войной; поэтому было возобновлено судостроение на Дону, но на этот раз не кораблей, а более мелких судов; равно и по Днепру (в Брянске) началась постройка таких же судов. Но опасения были напрасны: турки не решились начать войну, узнав о делаемых приготовлениях, и постройка была прекращена.

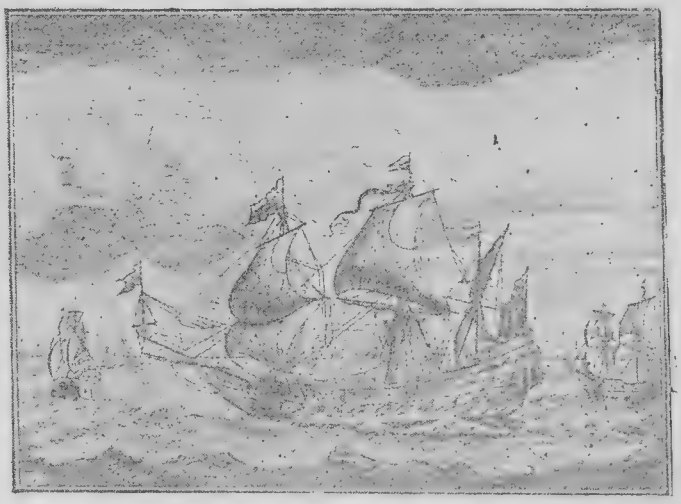
28-пушечный фрегат „Петербург".

Сделав весьма беглый обзор деятельности русского флота в первый период его регулярного существования, необходимо посмотреть, каков был личный состав его, ибо без хорошего личного состава самые лучшие суда все равно, что тело без сердца.

Петр, начав изучать морское дело, был окружен своими „потешными"; с ними, изучая ратное дело на суше, он стал изучать и морское, а потому естественно, что первыми офицерами и матросами были те же потешные преображенцы и семеновцы; к ним присоединились охочие люди и иностранцы, служившие во флоте в первые годы его существования. Только с 1715 года все матросы были исключительно русские, да и из офицеров большая половина. Обучение личного состава, конечно, есть залог успешной деятельности флота. Петр, сознавая это, сам поехал за границу учиться и послал многих молодых людей обучаться морскому делу на иностранных флотах.

Гребцами на галерах, по примеру иностранцев, первоначально были только лица, осужденные на каторжную работу, и пленники, но вскоре они были заменены вольнонаемными работниками, а затем солдатами. Это нововведение было по справедливости оценено даже иностранцами, так как гребцы-невольники могут быть только безучастными зрителями или, скорее, пособниками неприятеля, а солдаты составляют верную боевую силу.

Обученные за границей молодые люди дали вполне хороший командный состав, который, будучи хорошо знаком самому Петру, показал блестящие результаты; кроме того, в 1701 г. в Москве была основана навигацкая школа, а в 1715 г. в С.-Петербурге — Морская Академия, давшие флоту очень много хороших моряков, с большой пользой послуживших родине не только на морском поприще. Из этих учебных заведений вышли люди

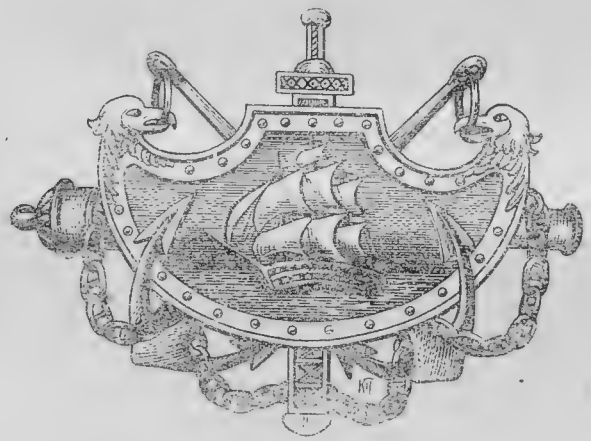


Русский корабль 1700-х годов.

широко образованные, которым Петр давал самые разнообразные поручения и назначения, чему не приходится удивляться, так как навигацкая школа являлась первым и единственным военным учебным заведением в России.

Создание флота требовало значительных средств на его заведение и дальнейшее развитие: так, в 1712 г. было израсходовано 400 тысяч, в 1715 г. уже 700 тысяч, в 1721 г.—миллион сто тысяч, а в последующие годы морской бюджет превосходил полтора миллиона в год. Эти деньги собирались с 43 мест, и в каждом из них составлялись из 33 разнородных источников сбора, что при общем безденежье, неаккуратности и проволочке сильно задерживало отпуск необходимых средств. Конечно, много мешала и общая тяжесть налогов, вызванных двадцатилетней войной. Недостаток денег заставил в 1723 г. выдавать жалованье сибирскими товарами.

Во главе морского управления последовательно стояли: Володимирский судный приказ, затем в Москве приказ Адмиралтейских дел, или Адмиралтейский приказ; с 1712 г. в С.-Петербурге была учреждена военная морского флота канцелярия и, наконец, в 1718 г. Адмиралтейств-коллегия. Дела в Адмиралтейств-коллегии решались большинством голосов, но, конечно, главное руководство было в руках самого Петра, находившего время быть всюду самому и на сухом пути и на море. Он нередко являлся как младший и подчиненный, но когда дело того требовало, то решительно возвышал голос и повелевал.[1]



[1] Товарищ Сталин в своей беседе с немецким писателем Эмилем Людвигом по поводу исторического значения Петра I сказал: „Петр Великий сделал много для возвышения класса помещиков и развития нарождающегося купеческого класса. Петр сделал очень много для создания и укрепления национального государства помещиков и торговцев. Надо сказать также, что возвышение класса помещиков, содействие нарождающемуся классу торговцев и укрепление национального государства этих классов происходило за счет крепостного крестьянства, с которого драли три шкуры". (Ленин и Сталин, Сборник произведений к изучению истории ВКП(б), т. III, изд. 1937 г., стр. 523.) (*Прим. ред.*)

V. РУССКИЙ ФЛОТ ВО ВТОРУЮ ЧЕТВЕРТЬ XVIII ВЕКА

Созданный и любимый Петром флот с его смертью шел к упадку, так как не было достаточно сведущих и энергичных людей, которые бы по своей энергии и самоотверженной любви к делу смогли вполне заменить Петра, руководя необходимыми изменениями в этом живом деле.

С учреждением в 1726 г. Верховного тайного совета Адмиралтейств-коллегия, наравне с другими, поступила в его ведение. В числе членов-верховников было три лица, знакомых с флотом, а именно: князь Меншиков, числившийся вице-адмиралом, граф Апраксин — генерал-адмирал флота и Остерман; последний, хотя и не был моряком, но службу свою в России начал в должности личного секретаря адмирала Крюйса, а потому был не чужд делам флота. Эти три лица, как близкие сотрудники Петра I, ясно понимали важное значение флота для России.

Со смертью Петра морская деятельность лишилась прежней энергии, и флот мало-помалу начал клониться к упадку. Хотя во главе морского управления продолжали стоять те же лица, но в отношении их к службе произошло значительное изменение: неутомимые и энергичные исполнители талантливых планов Петра теперь превратились в заурядных людей, удрученных старостью или предпочитавших собственные интересы благу родины. Князь Меншиков, захвативший первенствующий голос в управлении государством, занялся больше личными делами. Граф Апраксин преимущественно заботился о поддержании своего значения при дворе, а потому мало думал о пользе флота; наконец давали себя знать и преклонные годы. Вице-президент Адмиралтейств-коллегии, уже действительно состарившийся физически и нравственно, адмирал Корнелий Крюйс скорее стеснял деятельность своих сослуживцев, нежели помогал ей. Еще Петру нередко приходилось лично вмешиваться в споры и распри разноплеменных членов коллегии, но тогда его авторитетный и властный голос прекращал ссоры, и дело ничего не теряло от размолвок между флагманами; теперь же все это очень неблагоприятно отражалось на самых непосредственных нуждах флота. Петровская дисциплина, основанная на строгой справедливости, не могла не падать от видимого предпочтения, отдаваемого протекции и связям перед действительными заслугами. Предпочтение это осязательно выразилось в апреле 1726 года назначением советниками Адмиралтейств-коллегии

капитана 3 ранга Шереметьева и лейтенанта Голицына, не отличавшихся никакими особенными заслугами.

Поэтому и неудивительно, что детище Петра — флот шел быстрыми шагами к упадку. Наследие Петра состояло из 100 военных судов, да в постройке было 40 кораблей. Во времена Екатерины I флот по наружному виду и численности судов еще казался грозным и мог возбуждать опасения иностранцев, но в действительности в нем уже начали появляться признаки упадка и разложения. Так, например, в кампанию 1725 г. управление судами было до того неудовлетворительно, что, по отзыву Апраксина, „мало (что) не все корабли шли непорядочно и своему командиру (флагману) не следовали; даже в боевом строе некоторые капитаны шли не так, как по морскому искусству довлеет (следует)". Повреждения судов показывали крайнюю слабость рангоута и негодность такелажа; наконец, суда старели, приходили в ветхость, но не заменялись своевременно новыми, потому что для этого требовалось усиленное кораблестроение, на которое недоставало средств. За все царствование Екатерины I спущено было 2 линейных корабля и несколько мелких судов. Финансовое положение морского управления в это время было настолько плачевно, что на нужды флота в мае 1726 г. было выдано заимообразно из личных средств графа Апраксина 2000 рублей.

Русские сибирские суда XVII и XVIII веков.

В 1726 г. англичане, встревоженные усилением петровского русского флота и надеясь, что со смертью Петра они не получат сильного отпора, явились в составе 22 кораблей к Ревелю под командой адмирала Роджера. К ним присоединился еще и датский отряд в 7 кораблей. Союзная эскадра продержалась до сентября в виду Наргена, мешая плавать русским судам, но неприязненных, т. е. военных, действий не начинала.

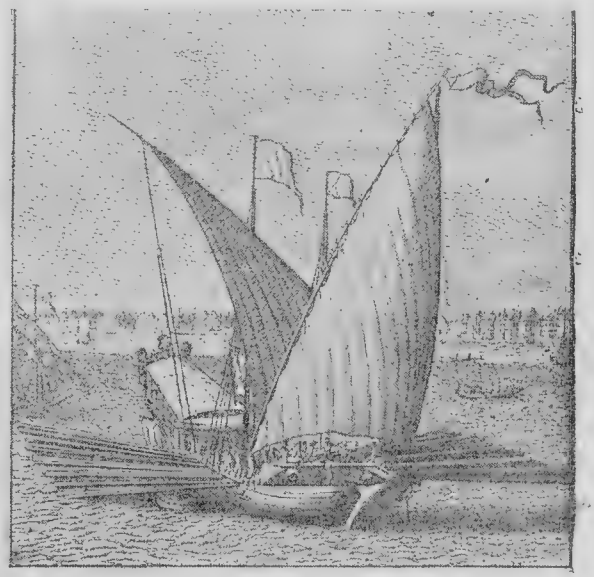
Однако твердость и спокойствие русских показали англичанам недействительность их угроз, а так как начать войну без явной необходимости они не решались, то дело и окончилось мирным образом как с ними, так и с союзными им датчанами.

После смерти Екатерины I заботиться о флоте положительно было некому. Из „птенцов гнезда Петрова" — князь Меншиков, захвативший на время все управление государством, вскоре был сослан в Сибирь; граф Апраксин, в последние годы жизни устранившийся от дел флота, переехал в Москву и умер; умер также и адмирал Крюйс. Во главе морского управления, по праву старшинства, стал Петр Иванович Сиверс, опытный адмирал Петровской школы, человек энергичный, сведущий, бывший, однако, вечно в разладе с членами Адмиралтейств-коллегии по причине своего тяжелого, неуживчивого характера. К тому же флоту почти не уделялось

внимания, и из высших правительственных лиц сочувствие к нему сохранил едва ли не один Остерман, который оставался членом Верховного тайного совета. Если вспомним, сколько при тогдашнем дворе было различных интриг, то станет очевидным, сколь мало мог сделать для флота Остерман, вечно заваленный всякими делами, не моряк, хотя и доброжелательно к морскому делу относившийся.

На флот, быстро клонившийся к упадку, полагалось 1 400 000 рублей, но эти деньги отпускались с недоимками, превысившими к 1729 г. полтора миллиона рублей. Адмиралтейств-коллегия, для выхода из столь стеснительного финансового положения, решилась ходатайствовать об уменьшении ассигнованной суммы на 200 тысяч рублей, но с тем, чтобы она отпускалась вся и своевременно. Ходатайство коллегии было уважено; она даже получила благодарность, но это нисколько не пособило делу, потому что уменьшенная сумма продолжала отпускаться с прежней неисправностью.

Однако постоянные задержки сумм, ассигнованных на флот, вызвали в 1728 г. не усиленный сбор денег или старание пополнить недостающее, а вакханалию экономии, выразившуюся в высочайшем повелении Адмиралтейств-коллегии: „военных кораблей никуда не посылать без особого разрешения". В апреле того же года Верховный тайный совет, в целях той же экономии, но желая поддержать флот в должной исправности, постановил: „корабли и фрегаты содержать в таком состоянии, чтобы в случае нужды немедленно могли к походу вооружены быть; провиант же и другие припасы, необходимые для похода, обождать заготовлять. Для обыкновенного крейсерства и практического обучения команд изготовить 5 кораблей меньших рангов, но в море без указа не выводить. Два фрегата и 2 флейта послать в Архангельск и 2 фрегата послать в крейсерство не дальше Ревеля. Галеры, какое число было повелено, готовить и делать неослабно".



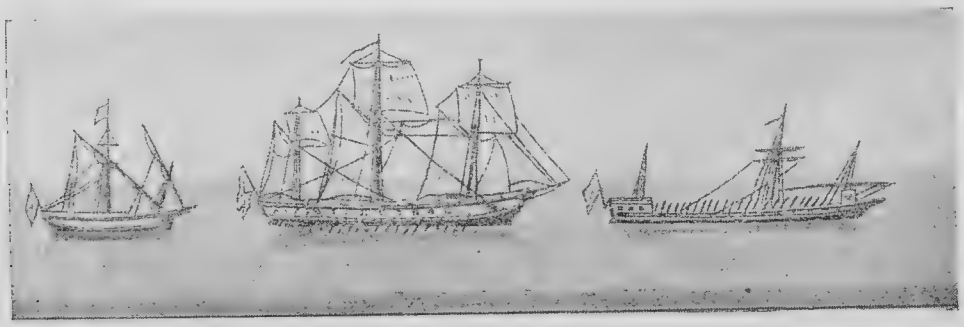
Русская галера.

Неудивительно, что при таком отношении флот приходил все в больший и больший упадок, и одним из верных признаков этого упадка во мнении русского общества были частые переходы из флота в другие службы офицеров, принадлежащих к богатым и знатным фамилиям. Как пример отзыва иностранцев, можно указать на донесение (ноябрь 1728 г.) своему правительству шведского посланника, который, говоря с похвалой о нашем сухопутном войске, относительно флота замечает, что, „несмотря на ежегодную постройку галер, русский галерный флот, сравнительно с прежним, сильно уменьшился; корабельный же приходит „в прямое разорение": старые корабли все гнилы, так что более четырех или пяти линейных кораблей вывести в море нельзя, а постройка новых ослабела. В адмиралтействах такое настроение, что флот в три года нельзя привести в прежнее состояние, но об этом никто и не думает". К такому отзыву современника

надо прибавить еще, что распущенность и своеволие высших чинов морского ведомства дошли до того, что адмирал Змаевич, уличенный в присвоении казенных денег и материалов, был по суду понижен в вице-адмиралы, с назначением командиром Астраханского порта и с него велено за взятое им из казны взыскать штраф втрое, что составило 4960 руб. (первоначально же он был приговорен к смертной казни).

Единственным светлым исключением на этом мрачном фоне была посылка экспедиции Беринга, сделавшего многие географические открытия на Дальнем Востоке нашего государства, но и эта экспедиция была организована еще самим Петром I.

По вступлении на престол Анны Иоанновны Верховный тайный совет был упразднен и заменен „Кабинетом", самым влиятельным лицом которого сделался Остерман; благодаря ему о флоте стали хоть несколько заботиться: было издано несколько указов, касающихся флота, и в 1732 г. под председательством того же Остермана была собрана „Воинская морская комиссия", членами которой состояли опытные и сведущие моряки, контр-адмиралы: Сандерс, Наум Синявин, Бредаль,



Русские малые суда: шебеки и галера.

гр. Головин и капитан-командор Дмитриев-Мамонов; но из них Сандерс через год умер, Бредаль был послан в Архангельск, а потом в Тавров. Из числа членов комиссии особенной властью пользовался Головин, вскоре ставший во главе морского управления в качестве президента Адмиралтейств-коллегии.

Только что упомянутая „Воинская морская комиссия" сделала довольно много, встряхнув залежавшуюся рухлядь и введя некоторые улучшения во всех частях морского дела. Во главе морского управления стали: президент Адмиралтейств-коллегии, четыре постоянных члена и два советника. Из 11 бывших „контор" образовано для упрощения делопроизводства четыре „экспедиции": комиссариатская, интендантская (заведывавшая верфями и строениями), экипажеская (вместо адмиралтейской конторы) и артиллерийская; во главе каждой из них был поставлен один из постоянных членов.

Но при первых же шагах по пути преобразований политические обстоятельства потребовали военного вмешательства России в дела Польши, причем оказалась необходимость и в содействии флота. Первый, после смерти Петра I, морской военный поход показал всестороннюю слабость русского послепетровского флота. Ветхость судов и ненадежность вооружения обнаружились во время плавания и боя множеством важных повреждений не только в корпусе и рангоуте, но даже в орудийных станках и самих орудиях. Весьма значительный недостаток экипажей, пополненный рекрутами, неизбежно ослабил морскую и боевую силу флота.

Наконец, в действиях начальствующих лиц отвага и уверенность в победе, присущие морякам петровского времени, заменились нерешительностью и стремлением избегать встречи не только с равносильным, но даже с слабейшим неприятелем.

Следуя духу времени, всякая личная инициатива была запрещена; взамен ее предписывалось ко всякому действию приступать лишь после совета флагманов и капитанов. В результате, в решительный момент время тратилось на бесконечные „консилиумы" и совещания; дело стояло, собственная инициатива начальника и личный авторитет отсутствовали. При вечной боязни суда и осуждений немудрено забыть слова Петра: „коль несчастия бояться, то и счастью не бывать".

Но не всегда в таком бездействии можно было винить морских начальников, так как иногда им предъявлялись положительно невыполнимые требования. Так, например, в 1737 г. решено было послать сухопутные войска для занятия Очакова, под общей командой фельдмаршала Миниха. Имея в виду, что этот поход имел конечной целью занять Константинополь, Миних совершенно справедливо писал:

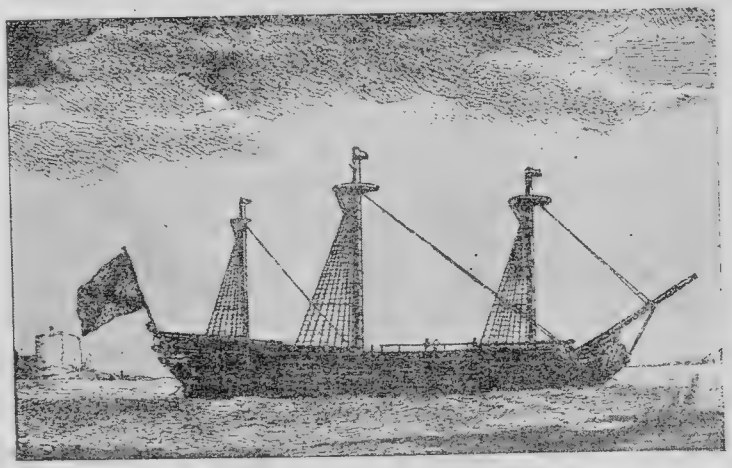
Типы малых русских судов: скампавея (полугалера), шебеки и шлюп.

„По моему рассуждению, благополучное произведение будущей кампании и все авантажи зависят от того, кто на море сильнее быть может; того ради всеподданнейше прошу указать о строении довольного числа годного флота". Мысль безусловно верная, но пути к осуществлению ее были выбраны невыполнимые. В январе 1737 г. было решено строить в Брянске флотилию из 355 глубоко сидящих судов, чтобы они могли успешно ходить по Черному морю. Флагманом назначили контр-адмирала Дмитриева-Мамонова, который немедленно выехал в Брянск. Прежде всего оказалось, что лес для постройки судов стоит еще на корню и нужно несколько тысяч подвод, чтобы только его вывезти. Тем не менее работа закипела. К весне суда были построены и пошли отрядами вниз по реке, но тут-то и обнаружились результаты этой неверно рассчитанной авантюры. Конечно, для плавания по морю лучше иметь глубокосидящие суда, но ведь прежде всего их надо довести до моря. Однако об этом, повидимому, недостаточно подумали. Если через пороги можно было проходить на киевских ладьях и казацких судах, то для военных судов, даже малых, пороги были непроходимы. Для прохода порогами дали „опытных лоцманов" местных казаков, никогда даже не видавших таких судов, какие теперь им пришлось вести; неудивительно, что из 355 судов, построенных в спешке из сырого дерева, до Очакова дошло только 76, остальные, разбитые на порогах, развалились по пути. Немалую долю неуспеха необходимо отнести еще и на то, что на суда было назначено слишком мало настоящих моряков: на 76 судах было 6 флот-

Русский 66-пушечный корабль. Тип, сохранившийся с 1733 г. по 1777 г. За это время таких кораблей было построено 57.

ских офицеров и 70 матросов; 285 судов остались на пути без дела. Эти злосчастные суда были укомплектованы совершенно случайными людьми из разных гарнизонных и полевых полков; оттуда же были назначены и командиры судов. Миних, не понимая действительного положения вещей, требовал смены Дмитриева-Мамонова и отдачи его под суд за государственную измену и нерадение. А происходило это лишь оттого, что вполне разумный сухопутный генерал не мог понять, что поставленная им задача была невыполнима. Естественно, что Дмитриев-Мамонов был не только оправдан Адмиралтейств-коллегией, но даже награжден.

Оставшаяся флотилия не прибыла своевременно к Очакову, но все же, несмотря на все свое несовершенство, принесла немалую пользу делу. Русская флотилия настолько стеснила прибывшую турецкую эскадру, что последняя была принуждена в очень скором времени уйти в Константинополь. Начавшаяся затем чума совсем прекратила этот поход, и флотилия была упразднена, выполнив даже при неосуществимых в сущности требованиях очень много. Реформы, о которых мы говорили выше, значительно улучшили состояние флота сравнительно с положением его в годы непосредственно после смерти Петра I, но, конечно, не могли поднять на ту высоту, на которой он стоял при жизни своего основателя. Главный руководитель по делам флота Остерман, как не моряк, а кабинетный деятель, мог усовершенствовать лишь административную часть морского управления и улучшить, так сказать, материальную оболочку флота. Ближайший же помощник и исполнитель его распоряжений граф Головин был образованным, умным и сведущим моряком и в прежнее время отличался по службе, но, став во главе морского управления, показал, что обладал тоже больше кабинетными способностями, нежели энергией и талантами прирожденного моряка. Го-



Корабль 120-пушечный.

ловин, несмотря на многие свои достоинства, не только не стремился искоренить или ослабить существовавшие злоупотребления и казнокрадство, но даже сам вместе со всей Адмиралтейств-коллегией был обвиняем в попустительстве. Результатом был указ от 29 мая 1738 г., в котором в очень резких выражениях, указывалось на злоупотребления казенными деньгами в морском ведомстве и пояснялось, что начальник, совершающий их „яко невольник, всякому своему подчиненному принужден будет терпеть, манить, потакать и всяческие пакостные их дела, кражи и воровства, елико возможно, попускать или закрывать, боясь того, чтобы на него самого доносить не стали... а плуты и хищники охотно все по его фарватеру следовать станут... понеже обыкновенно то чинится по древнему присловию: „за что игумен, за то и братия". Несмотря на все проступки, о которых говорилось в указе, Головин оставался в должности президента Адмиралтейств-коллегии до 1743 г., т. е. еще пять лет.

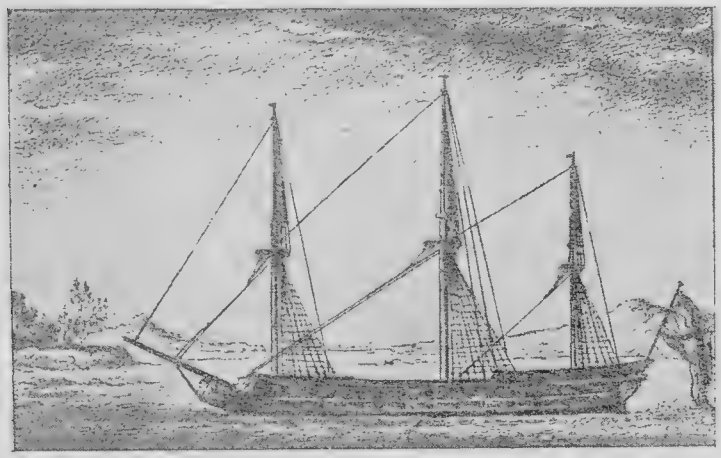
Навигаторы берут высоты светила градштоком и изучают астрономию.

Понятно, что от него нельзя было ожидать беспристрастного и честного отношения к делу, а тем более строгой разумной дисциплины. В утешение можно сказать, что казнокрадство не было особенностью только морского ведомства; оно было общей гнусной чертой того времени.

В 1741 г. во главе русского государства стала дочь Петра—Елизавета. Слепо преклоняясь перед всем, что было сделано ее отцом, а зачастую подпадая под влияние ряда фаворитов (Лесток, Шувалов, Разумовский), Елизавета повелела „все состоявшие при Петре I указы и регламенты наикрепчайше содержать и по ним неотложно поступать"; руководствуясь этим повелением, уничтожали и отменяли все нововведения и улучшения последних лет, хотя в указе и говорилось, что петровские законы вводятся „кроме тех (постановлений), которые с состоянием настоящего времени несходны и пользе государственной противны".

Остерман был отстранен, и все его начинания подлежали осуждению. Нового не придумали, а прошлое старались унизить и уничтожить. Однако, как ни хаяли все сделанное Остерманом в части флота, но когда в следующем году понадобился

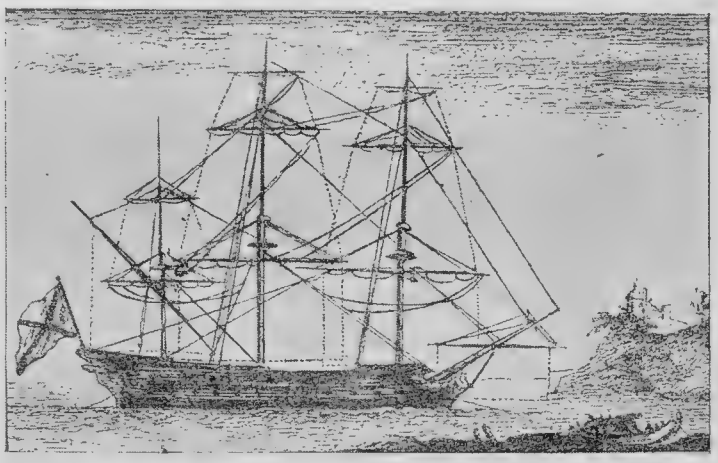
флот против шведов, то в состав эскадры вице-адмирала Мишукова включили: 13 кораблей, 3 фрегата и 7 меньших судов, да из Архангельска под начальством вице-адмирала Бредаля послали 4 корабля, 5 фрегатов и 1 гукор.



Корабль 90-пушечный.

Эскадры стали ежегодно ходить в плавание, но крупный некомплект офицеров и команд нельзя было ничем пополнить; что легко и быстро уничтожить и разогнать, то очень трудно и долго собрать и воспитать. Флоту пришлось участвовать в двух войнах против шведов и в Кольбергской экспедиции, но результаты их показали, что морское и боевое состояние русской морской силы осталось в чрезвычайно запущенном виде.

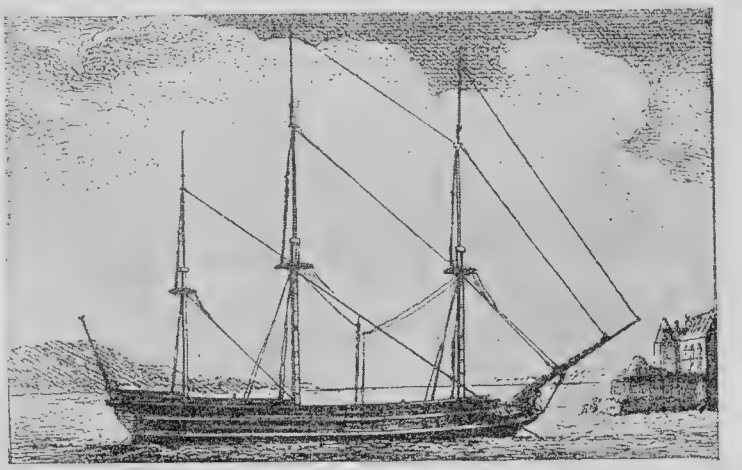
За время 1741—1760 гг. судов было построено немало: 36 линейных кораблей, 8 фрегатов и до 20 пинок и гукоров, не считая малых судов. Но недостаток в офицерах был прежний, хотя и было учреждено в 1752 г. морское училище, которое несколько помогло делу. Главным вершителем дел в морском управлении, после ссылки Остермана, стал уже упомянутый нами Головин. Но, начальствуя над флотом во время шведской кампании в 1743 г., он показал себя с очень плохой стороны и лишился доверия императрицы. По возвращении из кампании Головин совсем не появлялся в заседаниях коллегии и вскоре умер. Старшим членом остался адмирал Мишуков.



Корабль 66—64-пушечный.

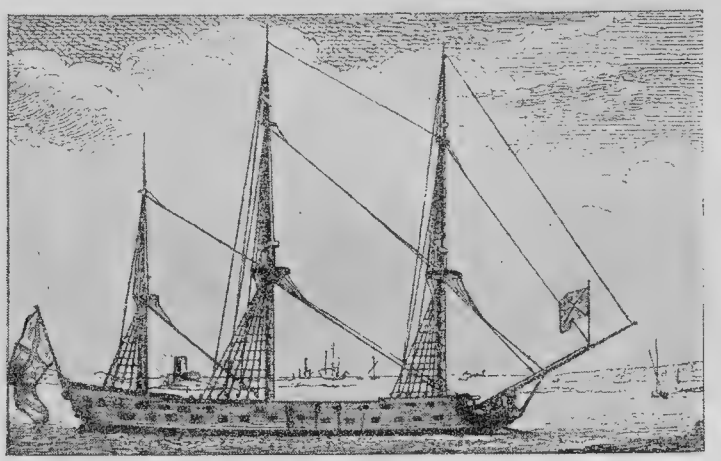
Во время шведской войны 1742—1743 гг. все недостатки русского флота выразились с особой рельефностью, но шведы только потому в эту кампанию не имели успеха, что были снаряжены сравнительно с русским флотом еще хуже и действовали еще более нерешительно. Затем во время „Семилетней“ войны флот принимал участие и много содействовал успеху русской армии при взятии прусской крепости Кольберга. Эта кампания имела большое воспитательное значение для нашего флота, дав хорошую практику личному составу в плавании.

В 1760 г. была опять учреждена комиссия „для приведения в лучшее состояние флотов". Этой комиссии предстояло: изыскать меры к тому, „чтобы сделать и во всегдашней исправности содержать такой флот, которому бы надлежало превосходить флоты прочих, на Балтийском море владычествующих, держав" и увеличить численность флота „хотя четвертою частью" против положенного регламентами Петра I. Членами комиссии были назначены: флагманы Люис, Мордвинов, Милославский и капитан Нагаев — все люди действительно почтенные и знающие. Одним из первых их начинаний было увольнение „за старостью и болезнями" нескольких высших морских чинов, в числе которых были генерал-адмирал князь Голицын и адмирал Мишуков. Комиссия на первых порах занялась проектами: о новом штате кораблей, об улучшении быта нижних чинов, о переводе в Кронштадт Петербургского адмиралтейства... Но ее деятельности был положен конец с приходом к власти Екатерины II.



Корабль 74-пушечный.

Рассмотренный нами второй период существования регулярного флота указывает, что во все это время не было энергичного, постоянного и сильного руководительства. В мирное время больше всего заботились об экономии, вследствие чего совершенно не посылали суда в море, забывая, что морское дело требует постоянной практики. Как дело живое, оно нуждается в непрерывных изменениях в области быстро развивающейся техники. Глубоко заблуждаются люди, воображающие, что морское дело можно изучить, сидя в кабинете за книжкой. Пока был жив Петр I, он сам исправлял и изменял все, что было необходимо, а при его преемниках руководителем почти исключительно стал „случай".



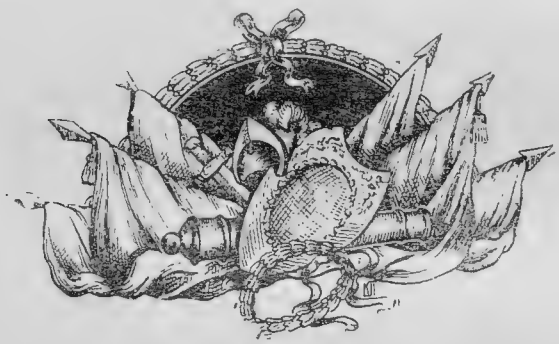
Корабль 80-пушечный.

Сильно вредили развитию морского дела нерешительность флагманов и вечные консилиумы,[1] поставленные в обязанность адмиралу; они связывали его по

[1] Собрания флагманов, капитанов и всего руководящего командного состава флота.

рукам и ногам и не давали свободы действий; впрочем, это не было особенностью только русского флота, а было общей чертой того времени. Главнокомандующий армией не мог распоряжаться без вечных совещаний с своими сотоварищами; обо всем он должен был иметь особое повеление из столицы, где по дальности расстояния не могли знать положения вещей.[1] Как дань времени, и в русском флоте флагману предписывалось при всяком случае, даже не очень важном, ложиться в дрейф, собирать консилиум и, только подписав акт совещания, итти дальше. Если на сухом пути подобного рода совещания были очень затруднительны, то на море они чрезвычайно задерживали поход. После сказанного становится очевидным, что флагман неизбежно был нерешителен, будучи связан консилиумами и страхом перед судом и наказанием.

Одним словом, этот период можно назвать периодом застоя и упадка русского флота.



[1] В Западной Европе при главнокомандующем бывало особое лицо, имевшее в запечатанном конверте повеление правительства немедленно сменить его, если он отступит от строго выработанных правил. Линейная тактика на сухом пути, в принципах которой нужно было выстроить все войска в одну линию, сказалась и во флоте того времени; какое-либо уклонение от этих правил запрещалось. Столь ложный взгляд дошел до того, что в Англии отрешили от командования адмирала Матьюса только за то, что в Тулонском бою он нарушил правила и сосредоточил большие силы против части противника; адмирала Бинга в 1757 г. за то же даже расстреляли.

VI. СОСТОЯНИЕ И БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РУССКОГО ФЛОТА ВО ВТОРУЮ ПОЛОВИНУ XVIII ВЕКА

В 1761 г. старшим членом Адмиралтейств-коллегии оказался адмирал Талызин. Талызин всю службу провел в портовых учреждениях, да он и был послан Петром I за границу изучать „экипажеское дело". По старшинству он только занимал должность, а управлял делами вице-адмирал Мордвинов.

Мордвинов был одним из замечательнейших морских офицеров того времени: „он имел ясный ум и глубокое морское образование, как научное, так и практическое. Он много плавал на иностранных и на русских судах, командовал различными судами, отрядами и вообще по службе занимал самые разнообразные административные и хозяйственные должности. Зная иностранные языки, он перевел много полезных книг и немало написал и оригинальных по морским наукам".

Но Мордвинов был лишь исполнителем, специально знакомым со всеми отраслями морского дела, а главным советчиком при обсуждении высших государственных вопросов, касавшихся флота, был генерал-поручик граф Иван Григорьевич Чернышев. Последний в 1763 г. был назначен членом Адмиралтейств-коллегии, пожалован в вице-адмиралы и вступил в управление флотом.

Чернышев, особенно вначале, сильно нуждался в знаниях и опытности Мордвинова. Такое разделение труда было улажено, и оба эти лица, действуя каждый в своей сфере и дополняя один другого, согласно трудились для пользы флота. Мордвинов в 1761 г. представил свои замечания о всех недостатках по флоту и адмиралтействам, равно как и предположения о необходимых улучшениях во флоте. К 10 ноября Мордвинов представил свой отчет, а через неделю, 17 числа, состоялось учреждение „Морской Российских флотов и адмиралтейского правления комиссии, для приведения оной знатной части (флота) к обороне государства в настоящий постоянный добрый порядок". В повелении Екатерины важность значения флота и трудность морской службы были указаны в следующих словах: „Что флотская служба знатна и хороша, то всем известно, но насупротив того столь же трудна и опасна, почему более милость и попечение заслуживает".

Комиссии предоставлены были в части преобразований самые широкие права с единственным ограничением: не выходить из назначенного на флот годового бюджета в 1 200 000 рублей.

В инструкции комиссии (по поводу Кронштадтского канала и других сооружений) была выражена мысль: „что прямое домостроительство того требует, чтобы сделать основательный план, который хотя бы и при самых поздних потомках в совершенство приведен быть мог".

Комиссия установила штат корабельного флота, причем совместно с коллегией иностранных дел было решено содержать флот не только равносильный каждому из соседних флотов—датскому и шведскому, но чтобы русский флот „в числе линейных кораблей оные еще и превосходить мог". Было постановлено иметь двойной штат судов: один для мирного, а другой для военного времени, да, кроме того, на случай усиленного вооружения иметь еще третий штат. Окончательно штат был утвержден 21 марта 1764 г.

	По мирному	По военному	По усиленному	По ведомости было к 26 августа 1764 г.
	Всех рангов			
Кораблей	21	32	40	Числилось: 1 корабль 100-пушечный, 7—80-пуш., 17—66-пуш. и 4—54-пуш., т. е. 29 кораблей; но из них 1—совсем старый, 2 — сгорели в Ревеле, 2—находились в Архангельске, да 6 в постройке, так что в действительности было только 18 кораблей.
Фрегатов	4	8	9	Состояло 6—32-пуш.
Бомбардирских кораблей	1	4	5	Не было.
Прамов	1	3	3	
Мелких судов	пропорц. достат. число			1 шнява да 4 пакетбота.
Галер	50	150	150	Не показано в ведомости.

При составлении этих табелей считалось, что о предстоящей войне правительство всегда может иметь довольно определенные сведения не менее как за год, а потому Адмиралтейств-коллегии поставлено в обязанность: 1) озаботиться приведением флота в состояние, требуемое мирным положением, и 2) принять все необходимые меры к тому, чтобы, в случае надобности, в продолжение года увеличить число судов флота до состава, требуемого военным положением. Но так как это неминуемо потребует огромных средств, единовременная выдача которых будет очень тягостна для государства, то полагалось постепенное составление этой суммы из особых прибавочных денег, ежегодно для сего долженствовавших быть отпускаемыми в распоряжение Адмиралтейств-коллегии сверх обычного положения. Но все это могло быть осуществлено при отличном положении финансов, тогда как в те времена и положенное обычно выдавалось „с недодачами".

Конечно, корабли без личного состава лишь мертвые тела, а потому на личный состав было обращено особое внимание.

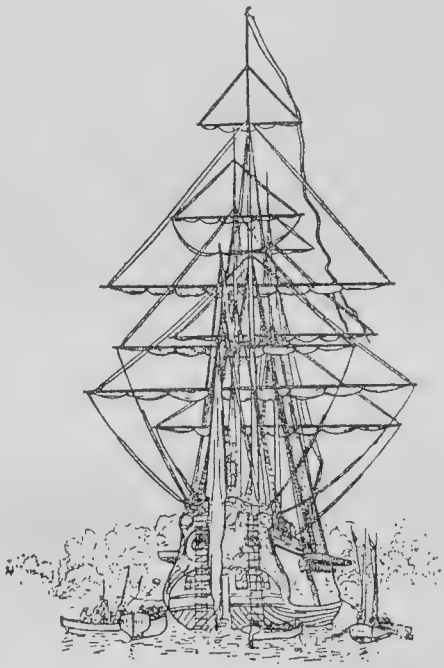
По штату 1764 года полагалось капитанов 1 ранга иметь 18, капитанов 2 ранга—15, капитан-лейтенантов—52, лейтенантов—97; в последний чин производили по экзамену из мичманов.

Закаленный в боях личный состав Петра I при его преемниках утратил очень много необходимых военному моряку качеств, к чему привело вызванное экономией воздержание от практики.

В период 1760-х годов суда очень мало плавали, но все же плавали и даже участвовали в военных операциях, и потому не приходилось создавать новый личный состав, а можно было сначала использовать оставшийся прежний.

В последние годы царствования Елизаветы, во время войны с Пруссией, русский флот был послан содействовать с моря сухопутным войскам, которые победоносно сражались и побеждали „непобедимого" Фридриха II, короля прусского. Флот полностью выполнил небольшую задачу, которая была на него возложена; Петр III, еще будучи наследником престола, явно показывал свое сочувствие королю Фридриху, зачастую в ущерб интересам России, а потому, вступив на престол, прекратил войну с Пруссией и даже заключил союз, благодаря которому сразу возвратил Пруссии все завоевания и тем буквально спас Фридриха от полного разгрома русскими.

В 1762 — 1764 годах началось усиленное судостроение, причем было обращено особое внимание на обучение личного состава. Эскадры стали посылаться для практического плавания. Тут сразу же сказались недочеты, вызванные экономией предыдущих лет, особенно в части недостачи командного состава и нижних чинов, по-тогдашнему „служителей". Эта недостача была столь велика, что нельзя было выслать в море все суда, почему ограничивались лишь посылкой некоторых судов, да и то не с полным комплектом служителей. Отсюда видно, сколь трудно было даже при бессрочной службе сразу укомплектовать построенную эскадру, несмотря на то, что набирали людей, даже не имевших понятия о морском деле; так, например, немало сухопутных солдат было зачислено в матросы и в морскую пехоту, которая составляла на линейных судах 25%, а на галерах даже 40% всех служителей.



Русский фрегат второй половины XVIII века.

В 1765 г. необходимо было привести из Архангельска построенные там суда, а потому за недостатком команды пришлось сократить практическую эскадру Балтийского моря, назначив в нее лишь 6 фрегатов и несколько малых судов. Екатерина II посетила эскадру и в своем письме Н. Панину описала горестную картину виденного ею: „адмирал хотел, чтобы они (т. е. суда) выровнялись в линию, но ни один корабль не мог этого исполнить"... Желая показать эффектную картинку, эскадра подошла к Гаривалдаю, около которого на берегу был построен „городок для бомбардирования". По сигналу, эскадра, подойдя на близкую дистанцию, стала на якорь и открыла огонь, на который из города сначала отвечали тоже артиллерийским огнем, а потом, когда люди покинули городок, зажегши приготовленные фитили, он загорелся. Приведем для большей наглядности письмо очевидца:[1]

„...До 9 часов вечера стреляли бомбами и ядрами, которые не попадали в цель. Заранее приняли предосторожность, прежде обстреливания городка, привя-

[1] Очевидца этого примерного сражения.

зать в разных местах его пороховые приводы, которые не преминули произвести свое действие гораздо лучше, чем ядра и бомбы. Эту пустейшую экспедицию только мы и видели. Сам адмирал был чрезвычайно огорчен таким ничтожеством, и он признается, что все выставленное на смотр было из рук вон плохо. Надобно сознаться, что корабли походили на флот, выходящий каждый год из Голландии для ловли сельдей, но не на военный, так как ни один корабль не умел держаться в линии".

Эта оценка действительности была весьма печальна; но она еще ярче оттеняет громадные успехи, сделанные флотом или, точнее, его личным составом, когда он после 1769 г., т. е. через четыре года, показал примеры знания морского дела и чудеса храбрости в Средиземном море. Эскадра в составе 12 кораблей и 4 фрегатов пошла в небывалый до того дальний поход. Излишне закрывать глаза на действительность. Эскадра была очень далека от совершенства, но годы, потраченные на обучение личного состава, принесли громадный успех. Победы при Чесме, Патрасе и другие ясно показали, что это уже были не те „рыбаки", которых видали в 1765 г. при примерном обстреле городка. В Архипелажской кампании русский флот высоко поднял мировое значение Российского государства. Флот вооруженной рукой нанес на этот раз чувствительный удар оттоманской гордости.

Для лучшего обучения офицерского состава 30 молодых офицеров были посланы за границу, где они пробыли от 2 до 5 лет и, вернувшись на родину с началом войны, вполне оправдали надежды, на них возлагавшиеся. Затем были еще приглашены к нам на службу иностранцы, послужившие с большой пользой России до конца своих дней; из них первыми были Самуил Карлович Грейг, Кроун, Тревенин и другие. Были, конечно, и искатели приключений и легкой наживы, но их, к счастью, довольно скоро оценили и уволили прочь, как, например, Ноульс, Эльфингстон, Арфа и пр. Последние своими ошибками вызывали в русских офицерах здоровое критическое отношение к себе и ослабляли чрезмерное безотчетное поклонение всему иноземному—порок, которым в те времена сильно страдали во множестве русские люди.

В эту войну неуспех на сухом пути, где было чрезмерно мало чисто русских войск, так как слишком понадеялись на восставших греков, был с лихвой покрыт огромным успехом на море; решение всего дела было именно на море, ибо флот российский, воюя с турецким, стал полным хозяином в Архипелаге. Такой успех во многом зависел от знания и умения адмирала Спиридова, приведшего первую эскадру в Архипелаг, и от энергичной деятельности русских флагманов: Чичагова, Елманова, Сенявина и командиров: Клокачева, Круза, В. Фондезина, Хметевского и других.

Создание флота на Черном море окончательно закрепило за Россией благодаря его могуществу обладание Крымским полуостровом и большей частью побережья Черного моря. Созданный Черноморский флот скоро стал полным хозяином на Черном море, где слава и победы принадлежат исключительно русским, так как, кроме Кинсбергена, выдающимися флагманами были русские: Сенявин-отец, Ушаков, Пустошкин, Сенявин-сын и другие. Из особенно выдающихся подвигов отдельных лиц нельзя не указать на подвиги капитана де-Фремери и капитана Сакена: они оба, видя неминуемый захват своих судов турками, сами взорвали свои суда и, спасая честь вверенного им флага, погибли: де-Фремери (родом француз) взорвал свою лодку в 1787 г. в Азовском море, а капитан Сакен (родом остзеец)—в 1788 г. в Очаковском лимане. Немало пользы принесли русскому флоту на Черном море греки, во множестве поступившие в Черноморский флот, где с увеличением дела открылось много вакансий.

Созданный Черноморский флот, развиваясь быстро, одерживал во всех боях победы и отдал в руки России исстари принадлежавший ей путь из „варяг в греки". Опять Русь стала хозяином в исстари Русском море. Изменились времена, изменились и суда, развивавшиеся согласно требованиям военно-морского дела. Владение берегами, а тем более морем, могло быть приобретено исключительно при наличии сильного флота.

Утверждая на юге свое морское могущество и создавая Черноморский флот, Россия, опираясь на силы Балтийского флота, возвысила решающий голос в очень важном международном вопросе: в вопросе о свободной морской торговле. Еще

Чесменский бой 26 июня 1770 года.

в глубокой древности торговые суда всех стран сильно страдали от морских разбойников и грубых притеснений военных судов тех наций, которые собственный интерес ставили выше законов справедливости и предпочитали легкую наживу честному труду. А потому еще с XIII века отдельные города стали заключать трактаты в обеспечение своей морской торговли. Но никогда эти договоры не имели значения общих обязательных законов, особенно во время войны, когда сильный только в своей силе находил свое право. В эти времена стали создаваться вооруженные морские силы, обратившиеся постепенно в регулярные военные флоты. Те страны, которые во-время сознали эту истину, сохранили свою морскую торговлю, а другие, пренебрегшие созданием силы на море, как, например, Новгород, именно в это время стали терять свое государственное значение, неразрывно связанное с развитием торговли. Правом сильного особенно широко пользовалась всегда Англия, которая своим „Навигационным актом", объявленным в 1651 г., установила исключительно в свою пользу самые стеснительные правила для морской торговли

всех остальных держав. Англичане силой захватывали иностранные коммерческие суда, не желавшие подчиняться их грубой насильственной воле, чем увеличивали свой торговый флот, а захваченными грузами обогащали своих арматоров, т. е. частных лиц, воевавших за свой страх с разрешения правительства. Несмотря на такие злоупотребления или, вернее, благодаря им, правительства и народы все яснее сознавали необходимость свободной морской торговли. Но только в 1713 г. при заключении Утрехтского мира между Францией, Испанией, Голландией и Англией были, наконец, узаконены трактатом правила, охраняющие интересы морской торговли. Россия с самого своего вступления в число морских держав всегда была сторонницей свободной морской торговли.

Все державы признавали необходимость свободы морской торговли и тем не менее сами, особенно во время войны, не задумываясь, захватывали торговые суда даже нейтральных держав. Так, например, при начале войны за независимость Соединенных Американских Штатов в 1778 г. американские каперы под разными предлогами стали захватывать коммерческие суда, шедшие в Белое море. В ограждение русской торговли была послана эскадра контр-адмирала Хметевского в 4 линейных судна к Нордкапу — и хищничество прекратилось. Но затем испанские крейсера взяли два русских коммерческих судна около своих берегов под тем предлогом, что они шли в Гибралтар, занятый англичанами; тогда решили прибегнуть к международной мере, вызвавшей общее сочувствие. Декларацией 28 февраля 1780 года Россия объявила воюющим державам: Англии, Франции и Испании, что для освобождения морской торговли от притеснений „Россия считает обязанностью объявить правила, которым будет следовать и для поддержания которых и покровительства чести российского флага и безопасности торговли русских торговых кораблей против кого бы то ни было повелит выступить в море значительной части своих сил". А правила были следующие: 1) нейтральные корабли могут свободно плавать из одного порта в другой и у берегов воюющих держав; 2) имущество, принадлежащее подданным воюющих держав, свободно на нейтральных судах, за исключением заповедных товаров; 3) заповедными товарами признаются только военные снаряды и оружие; 4) блокированным портом почитается только тот порт, войти в который предстоит очевидная опасность по расположению судов атакующей державы, находящихся довольно близко к порту; 5) правила эти будут служить руководством в судах и приговорах о призах. На основании этой декларации составился союз держав, известный под названием „Вооруженного нейтралитета", к которому последовательно присоединились: Дания, Швеция, Португалия, Пруссия, Австрия, Соединенные Штаты Америки и Сицилия; из воюющих держав Франция и Испания отозвались готовностью принять правила союза, и только Англия дала уклончивый ответ, что-де она всегда считала обязанностью оказывать всякое уважение русскому флагу.

Россия не ограничилась одной декларацией на бумаге, но послала военные эскадры, охранявшие вооруженной рукой объявленные принципы от Нордкапа и вдоль берегов Европы и в Средиземном море, „чтобы флаг наш везде надлежащим образом уважаем был". К русским судам присоединились военные суда и других держав, хотя в меньшем количестве, чем русские. Конечно, дорого стоило содержание столь больших эскадр, находившихся постоянно в море, но расходы с избытком вознаграждались возвышением политического значения России и приобретали уважение к ней за ее решение и умение обуздать своекорыстную деятельность Англии, всегда пользовавшейся своим морским могуществом для угнетения всех

Очаковская морская победа 17 и 18 июня 1788 года. (Старинная гравюра).

остальных слабых на море. Безусловно, не имей Россия внушительной морской силы, никогда бы ей не удалось провести в жизнь объявленные ею принципы, которые остались бы лишь добрыми намерениями на бумаге. Посылка большого количества судов в море и на продолжительное время отозвалась очень благотворно на обучении личного состава морскому делу и дальнейшем возвеличении родины.

Враждебные России государства с завистью и опасением следили за ее быстрым политическим возвышением. Они подстрекали Турцию, они же возбуждали и пылкого шведского короля Густава III, мечтавшего возвратить Швеции отнятые Петром I древние русские провинции: Финляндию, Карелию и Ингрию. Рассчитывая, что Россия не сможет одновременно вести войну на Средиземном море и Балтийском, он подготовлял нападение, но, связанный конституцией, не мог без согласия сейма объявить сам войну, за исключением того случая, когда другие державы вторгнутся в пределы Швеции; поэтому Густав III всячески старался добиться того, чтобы сама Россия нарушила мирные отношения. Но последняя избегала столкновения. Тогда король без объявления войны в июне 1788 г. стал продвигаться к принадлежавшей России пограничной крепости Нейшлосу, ввел сильный флот в Финский залив, где были захвачены два русских военных транспорта, и по совершенно несправедливому предлогу приказал русскому послу выехать из Стокгольма, после чего 1 июля обратился к России с требованиями, в числе которых были: возвращение Швеции принадлежащей России части Финляндии по Систербек, возвращение Турции полуострова Крым, заключение при посредстве Швеции мира с Турцией и немедленное разоружение Балтийского флота.

Война застала русские вооруженные силы врасплох: на финляндской границе войск почти не было, кроме крепостных гарнизонов, а морские силы спешно готовились под начальством адмирала Грейга итти в Средиземное море на усиление русской эскадры. Неприятель же приготовил на нашей границе значительные силы, что возбудило большие опасения за столицу; поэтому тотчас же гвардия была спешно отправлена к финляндской границе. Необходимо заметить, что такое неожиданное нападение вызвало у нас очень сильный подъем патриотизма; этот подъем был так силен, что солдаты полков, отправляемых к границе, просили итти без обычных дневок, крестьяне выставляли даром подводы, и до 1800 добровольцев поступили в ряды рекрут. В Петербурге почти не оставалось войск, а потому из церковников и праздношатающихся набрали два батальона, а из ямщиков — казачий полк. Всего набралось 14 тысяч войска, поставленных в отпор 36 тысячам хорошо обученных шведов. Войска наши были одушевлены желанием прогнать незванного гостя, а шведские войска не желали сражаться, находя, что король не имел права начинать войну с Россией.

Русский флот готовился к походу в Средиземное море, но шведы не дождались его ухода и, начав неприятельские действия, вошли с своим флотом в Финский залив. Конечно, поход в Средиземное море был отменен, и к эскадре спешно стали готовить еще 5 кораблей и 2 фрегата. Всего у Грейга собралось 17 кораблей, из коих 5 были очень плохи; вообще вся эскадра была с неполным комплектом людей. Шведский флот, под командой герцога Зюдерманландского, состоял из 17 кораблей и 7 больших фрегатов, вооруженных корабельной артиллерией. Эта эскадра, вполне исправно снаряженная, полтора месяца готовилась в практическом плавании.

6 июля эскадры встретились около острова Гогланд, и после упорного пятичасового боя шведы ушли в Свеаборг. Обе эскадры потеряли по одному кораблю: русские

Гогландская победа 6 июля 1788 г. (Старинная немецкая гравюра).

взяли шведский вице-адмиральский корабль „Принц Густав", а шведы — русский корабль „Владислав", на котором был совершенно разбит рангоут и корпус.

Шведы пошли чиниться в Свеаборг, а Грейг, отославши в Кронштадт с ранеными четыре наиболее поврежденных корабля из своей эскадры, с остальными отошел к острову Сескару, где и произвел необходимые исправления. Затем, немедленно прибыв к Свеаборгу, блокировал его до поздней осени, чем совершенно запер шведам выход в море. Русский флот остался хозяином в Финском заливе, захватывая транспорты с продовольствием и боевыми припасами, в которых нуждалась шведская армия.

Лишенный содействия своего корабельного флота, король принужден был изменить план кампании. Надеясь, что шведский флот совершенно уничтожит русский, остатки которого укроются в порты, он предполагал сосредоточить на северном берегу Финского залива свою армию, подкрепленную гребным флотом, а затем перебросить до 20 тысяч лучших своих сил из Биорке к беззащитным берегам Ораниенбаума и пойти прямо к Петербургу. Русская армия в Финляндии, по его мнению, имея перед собой часть шведских войск, не посмеет бросить их и пойти на спасение столицы, тем более, что все равно она не успела бы этого сделать. Но победа Грейга совершенно изменила планы короля и спасла Петербург от неизбежного захвата шведскими войсками. Тем не менее положение было неважное, так как шведскому гребному флоту в 120 судов русские могли противопоставить только 8 полугалер; не будь Гогландской победы — и галерный флот не смог бы что-либо сделать. Благодаря преимуществу галерного флота шведы обложили с моря и с суши крепость Фридрихсгам, начали бомбардировку, но неожиданно для гарнизона сняли осаду и отступили к своей границе. Причиной было усиливающееся неудовольствие против короля в народе и войсках за начало войны без согласия сейма, войны, сделавшейся после Гогландского поражения очень опасной для Швеции как со стороны России, так и со стороны Дании, которая, узнав о крепкой блокаде шведского флота в Свеаборге, решилась объявить войну и отправила свои войска от границ Норвегии на Готеборг.

Желая отразить нападение датчан, король ринулся с гребным флотом в Або, но путь был прегражден стоявшим у Гангута русским отрядом корабельного флота, так что получилось положение, подобное тому, которое было в 1714 году, когда русская флотилия по той же причине не могла итти дальше. Благоприятного случая пришлось ждать до 3 октября, когда король прошел дальше, воспользовавшись штилем, и то с большим уроном.

Позднее время и непогоды заставили наш флот снять блокаду Свеаборга, чем освободилась шведская эскадра, отправившаяся 9 ноября в Карлскрону на зимовку.

В 1789 г., после смерти адмирала Грейга, старшим начальником во флоте оказался вице-адмирал Чичагов, в противоположность Грейгу человек очень нерешительный и неэнергичный.

Эскадры встретились около острова Эланда. 15 июля произошло нерешительное сражение, после которого шведский флот, хотя и мало пострадавший, ушел в Карлскрону и больше не принимал участия в военных действиях. Шведы за зиму у Гангута построили батарею на островах, чем обеспечили себе проход в финские шхеры; их гребная флотилия собралась теперь у Роченсальма, к которому подошла и русская гребная флотилия, построенная за зиму и состоявшая теперь из 72 судов, дубель-шлюпок и малых судов, затем подошли еще и

Ревельское сражение 2 мая 1790 г. (Старинная гравюра).

наши гребные фрегаты. Начальником эскадры был служивший в России принц Нассау-Зиген, отличившийся в Очаковских водах, человек несомненной личной храбрости, но своевольный, взбалмошный и совершенно не знавший русских людей. 13 августа при Роченсальме было отчаянное сражение, окончившееся полным поражением шведов, потерявших в этом сражении 7 судов, из коих 5 было больших, и 37 офицеров и 1100 нижних чинов, забранных в плен. Роченсальмское сражение имело решающее значение на дальнейший ход кампании 1789 г. Шведы спешно отступили, русские захватили еще несколько шведских судов.

За зиму 1790 года король Густав, устранив недоразумения с Данией и получив денежную помощь от Англии и Пруссии, с еще большими силами приготовился к нападению на Россию. Его армия была доведена до 70 тысяч человек, корабельная эскадра до 40 линейных судов, а гребная до 350. Густав предполагал, разбив русскую эскадру, зимовавшую в Ревеле, завладеть морем и затем выполнить неудавшийся в 1788 г. план. Для этого ранней весной шведская эскадра вышла в море и в составе 22 кораблей и 4 фрегатов напала 2 мая на русскую эскадру из 10 кораблей и 5 фрегатов, стоявшую на якоре на Ревельском рейде. Несмотря на численный перевес, шведы не рассчитали должным образом состояние погоды, напав на русские суда в свежий ветер, и, не причинив им особенного вреда, ушли прочь, потеряв два корабля: „Принц Карл“ во время самого боя и другой, разбившийся на камнях у острова Вульфа.

Несмотря на то, что русская ревельская эскадра была цела, герцог Зюдерманландский, оставляя ее позади себя, пошел дальше к Кронштадту, но здесь около Красной Горки и острова Стирсудена ему преградила путь эскадра вице-адмирала Круза, собранная из резервных судов и сданных к порту, в составе 17 кораблей и 4 фрегатов; команда на них была сборная и частью совершенно не обученная. Шведская эскадра, усилившаяся подошедшими судами, была в составе 22 кораблей, 8 больших и 4 малых фрегатов. Шведы были много сильней, но рисковали попасть меж двух огней, если бы подошел из Ревеля Чичагов; однако последний не торопился. Сражение продолжалось с перерывами два дня: 23 и 24 мая, и в результате шведы ушли в Выборгский залив, скрываясь от преследования Круза, к которому, наконец, 26 июня присоединился и Чичагов. После этого весь Балтийский флот во главе с адмиралом Чичаговым стал блокировать шведский, который под предводительством самого короля оказался запертым в Выборгском заливе. Шведы несколько раз пытались прорвать блокаду и уйти, но их попытки не имели успеха; наконец, 22 июня, терпя большой недостаток в провианте, они воспользовались сильным восточным ветром, возобновили попытку прорваться и на этот раз успешно, хотя потеряли 7 кораблей, 3 фрегата и 32 канонерских лодки. Шведская парусная эскадра скрылась в Свеаборг, а гребная в Роченсальм.

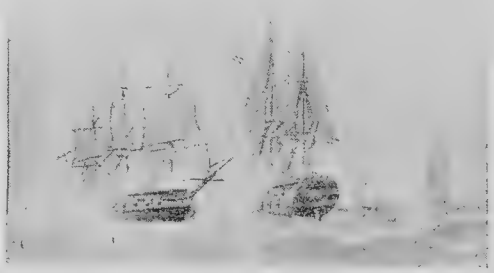
Один из эпизодов Выборгского сражения настолько поучителен, что считаю необходимым сказать о нем несколько подробней. 5 августа 1788 г. 2 русские транспорта „Кильдюин“ и „Соломбала“, нагруженные пушками и снарядами для судов, спущенных в Архангельске, в Каттегате подверглись нападению 3 шведских фрегатов и были захвачены в плен; при этом „Кильдюин“ был отведен к берегу и остался у шведов, а „Соломбала“, захваченный шведским фрегатом „Венус“, воспользовавшись усилившимся ветром и наступившими сумерками, ушел прочь, так как, по объяснению шведского историка, „Венус“, как малый фрегат, не мог уделить достаточно людей, чтобы окончательно забрать русский транспорт. Несколько позже, 21 мая 1789 года, этот же 44-пушечный фрегат „Венус“ у входа

Красногорское сражение 23—24 мая 1790 г.

в Христианс-фиорд был атакован русским 24-пушечным катером „Меркурий“ под командой капитан-лейтенанта Кроуна и был взят в плен, и при этом столь „окончательно“, что остался в русских руках, несмотря на то, что катер был много меньше и слабее фрегата во всех отношениях. За это дело Кроун был произведен в капитаны 3 ранга и, назначенный командиром фрегата „Венус“, после Выборгского сражения 23 июня с подошедшим под конец боя кораблем „Изяслав“ взял с бою под самым Свеаборгом шведский 64-пушечный корабль „Ретвизан“. Спрашивается, как же это 44-пушечный фрегат, оказавшийся слабым, чтобы захватить русский транспорт, сам был взят в плен русским 24-пушечным катером и под русской командой берет 64-пушечный корабль? Отгадка проста: высокое состояние личного состава и хороший пример командира, сумевшего объединить всех подчиненных ему на судне. Вот великолепный пример того, что значит хороший, сплоченный и обученный личный состав, руководимый твердой рукой хорошего командира. Один и тот же фрегат в руках шведов был слаб, а в русских руках силен и могуч.

Захват 24-пушечным катером „Меркурий“ шведского 44-пушечного фрегата „Венус“ 21 мая 1789 г.

После Выборгского сражения, в котором шведы были разбиты в присутствии самого короля, спасшегося случайно с уже взятой русскими галеры, шведская гребная флотилия сосредоточилась у Роченсальма. Принц Нассау-Зиген, командовавший опять русской гребной флотилией, преследуя шведов, тоже подошел к Роченсальму. Желая во что бы то ни стало одержать победу в день восшествия Екатерины на престол, несмотря на то, что его эскадра еще не вся собралась, что был очень свежий противный ветер, против которого наши суда едва-едва выгребали, и что все его помощники не советовали при таких условиях нападать, нетерпеливый принц атаковал стоявший в очень хорошей позиции за островами и в узкостях шведский флот и потерпел полное поражение. Русские потеряли 52 судна взятыми в плен и потопленными и 7 тысяч человек пленными и выбывшими из строя.



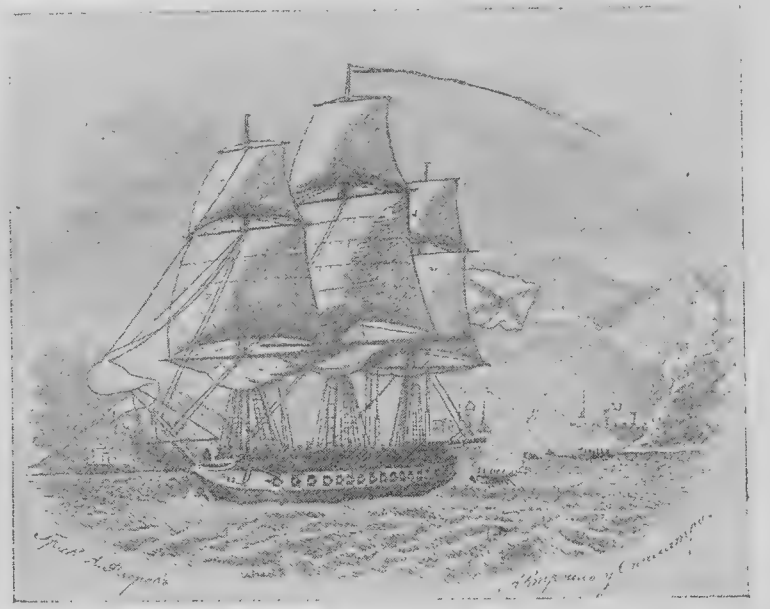
44-пушечный фрегат „Венус“ под русским флагом берет с бою шведский 64-пушечный корабль „Ретвизан“ 23 июня 1790 г.

Вот что значит увлекаться красивыми эффектами! Принц в своем донесении пытался свалить всю вину на трусливость русских команд, но это была чистейшая ложь, ибо донесения всех начальников, подтверждали храбрость и высокое понимание долга русскими офицерами и командой. Многие из начальствующих лиц были иностранцы, которыми вообще изобиловал галерный флот, но все они говорили о доблести русских и о неблагоразумии самого Нассау-Зигена.

Это наше поражение имело важное следствие на дальнейший ход событий. Преследовать шведов мы не могли, хотя они были доведены до отчаяния, и только благодаря неожиданному своему успеху во втором Роченсальмском сражении вновь воспрянули духом. 3 августа 1790 г. в Вереле был заключен мир, по

которому Россия, хотя и не увеличив своих владений, закончила войну на севере, что в свою очередь дало возможность с успехом окончить войну с турками.

Эта война особенно наглядно указала на значение для России могучего и твердо руководимого флота. Все расчеты шведов были построены на преобладании их флота на Финском заливе. Преобладания они не получили и войну проиграли. Неуспех на море в первый год войны прекратил успехи на сухом пути. Нерешительные действия второго года на море, конечно, не поправили дела. Поражения последнего года окончательно уничтожили все успехи на сухом пути. Итак, русский корабельный флот, заслонив в 1790 г. подступы к столице, спас отечество от вторжения смелого и решительного врага. В эту войну резко сказалось значение гребного флота: у нас его в первый год не было, и мы не имели успеха, во второй год была поспешно собрана гребная флотилия, которая одержала решительную победу над шведским гребным флотом и прекратила его дальнейшее движение; только несогласие между начальниками сухопутных и морских сил не дало возможности преследовать врага, т. е. использовать результаты морской победы. Последний год особенно благоприятствовал нам: разбитая шведская корабельная эскадра бежала; нравственно потрясенные шведы отступили бы и дальше, но тут самодурство одного взбалмошного человека испортило все дело, и, конечно, условия мира были бы совсем не те, если бы, разбив шведов вторично у Роченсальма, русские пошли дальше. Итак, на море решилась война, успех на море прекратил наступление противника, и на море мы при втором Роченсальмском сражении отчасти потеряли плоды предыдущих побед. Команды русских кораблей, как, например, на „Венусе", были хороши, зато руководители, как Нассау-Зиген, очень плохи.



24-пушечный фрегат „Автроил", взятый в плен у шведов 13 августа 1789 года.

Беспристрастный человек, служивший в русском флоте, англичанин Тревенин, писал о русском матросе следующее: „Нельзя желать лучших людей, ибо неловкие, неуклюжие мужики скоро превращались под выстрелами в смышленых, стойких и бодрых воинов".

Война на Черном море, где флотом руководили русские флагманы, была много успешнее по результатам и окончилась утверждением русского могущества на море.

Годы 1791—1794 были мирные.

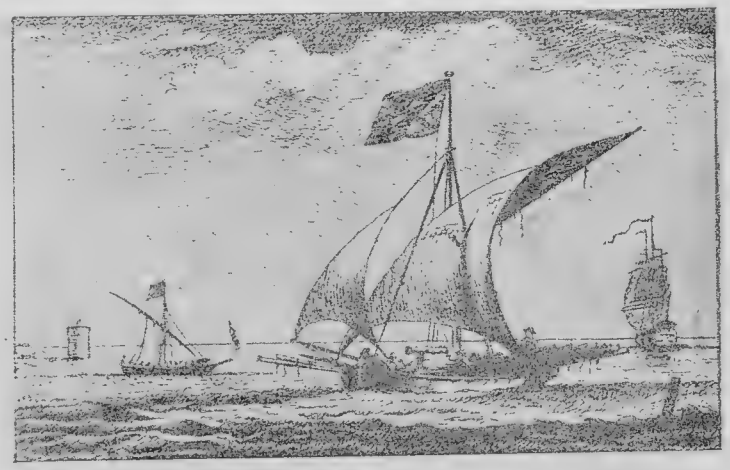
Эскадры посылались в практическое плавание, но в 1794 г. в силу сложившихся политических обстоятельств было вооружено 28 судов. В 1795 г. для противодействия

революционной Франции, после заключения союза с Англией и Австрией, была послана эскадра в 20 судов, блокировавшая вместе с английской голландский флот и побережье.

Флейт, или пинка.

За все время с 1760 по 1795 г. было построено для Балтийского флота: 89 кораблей, 40 больших и 18 малых фрегатов, да для Черноморского флота: 15 кораблей и 50 фрегатов. Конечно, такое значительное усиление судостроения вызвало большие расходы, возросшие с 1 200 000 до 3 000 000 руб., не считая Черноморского флота, на который отпускалось 2 000 000 руб. В 1764—1765 гг. на 32 корабля полагалось 1 500 000 руб., позже при 40 кораблях— 1 700 000. По штату 1777 г. морской бюджет доходил до 2 300 000 руб., а в 1782 г. на 48 кораблей и 150 галер потребовалось уже 3 000 000 руб. Конечно, это во много раз больше того, что расходовалось на флот в петровское время.

Личный состав флота был энергичен, силен духом и крепок волей. Русский человек, как никто, умеет приспособляться к обстоятельствам и при хорошем руководительстве делает чудеса. События на Средиземном море с участием русского флота подтвердили это положение. В это время в России умершую в 1796 г. Екатерину II сменил Павел I.



Вооруженный пушкою бот.

Павел, заняв престол, особым указом объявил, что сохраняет за собой звание генерал-адмирала, данное ему Екатериной II, когда он был еще 9-летним мальчиком. Видя многое, так сказать, из-за кулис, он составил себе очень неправильное представление о действительности, которой на самом деле не знал. Планов у него было много, но свои реформы он проводил с такой поспешностью, что делал больше вреда, чем пользы. Самодурство характера Павла I еще больше затрудняло доведение начатого дела до конца. Не зная, что будет завтра, никто не был уверен даже в своей ближайшей судьбе. Первым распоряжением Павла по флоту было возвращение в С.-Петербург морского корпуса из

Кронштадта, куда он был переведен после большого пожара 23 мая 1771 г.; через 9 дней после распоряжения Павла I корпус был переведен на старое место.

В Россию была вызвана обратно эскадра вице-адмирала Макарова, которая в 1795 г. была послана в помощь английскому флоту против революционной Франции. Таким образом, в 1796 году Балтийский флот состоял из 43 судов (27 кораблей, 8 фрегатов и 8 малых судов).

Галера „Тверь".

Эскадра скоро окончила кампанию, но ей было приказано не разоружаться и быть в полной готовности, так как носились тревожные слухи о выходе из Тулона сильной французской эскадры с неизвестным приказанием. К берегам Дании был послан отряд контр-адмирала Шишкина для наблюдения.

В июле 1798 года выяснилось, что генерал Бонапарт на острове Мальте взял укрепленный город Лавалетту и затем пошел в Египет. Это вызвало неудовольствие Павла и вооружило Турцию, которая не могла примириться с нападением на принадлежащий ей Египет. Вследствие этого Россия и Турция заключили наступательный союз, к которому присоединились Англия и Австрия. Русские сухопутные войска были посланы в Италию под начальством Суворова, а Черноморский флот под начальством вице-адмирала Ушакова, соединившись с турецким, стал оперировать в Средиземном море. Другая же эскадра в 15 кораблей под начальством вице-адмирала Макарова вышла из Балтийского моря для совместных действий с англичанами у берегов Голландии.

Галеры.

Черноморская эскадра в составе 6 кораблей, 7 фрегатов и 3 бригов, с посаженным на них десантом морских солдат черноморских батальонов подполковника Скопора и майоров Буаселя и Бриммера в составе 1700 человек, пошла в Средиземное море; для нее еще готовились дополнительные отряды. К русской эскадре присоединилась турецкая в составе 4 кораблей и 6 фрегатов. Турецкое правительство и сами турки приняли с большим уважением вице-адмирала Ушакова, про-

званного ими Ушак-паша, и страшно боялись его за многие поражения, нанесенные им на Черном море; своему недавнему врагу и постоянному победителю турки показывали все, спрашивали обо всем его мнения, старались предупредить все его желания.

Фрегат 40-пушечный.

К этому времени обстановка в Средиземном море была следующая: французский флот после высадки генерала Бонапарта в Египте был разбит 1 августа 1798 г. при Абукире английской эскадрой вице-адмирала Нельсона. Владения сардинского короля на материке были заняты французами, и в таком же положении находились владения короля обеих Сицилий (Неаполитанского). На острове Мальте французский гарнизон держался только в крепости Лавалетта, блокируемой англо-португальской эскадрой в 8 кораблей. Английский флот под начальством адмирала лорда Сен-Винцента блокировал испанский флот, скрывавшийся в Кадиксе, и французский, находившийся в Бресте.

Главные задачи, поставленные вице-адмиралу Ушакову, были следующие: освободить от французов Ионические острова, изгнать французов при содействии англичан из южной Италии, освободить Мальту и содействовать англичанам в блокаде Александрии и других мест.

Бот.

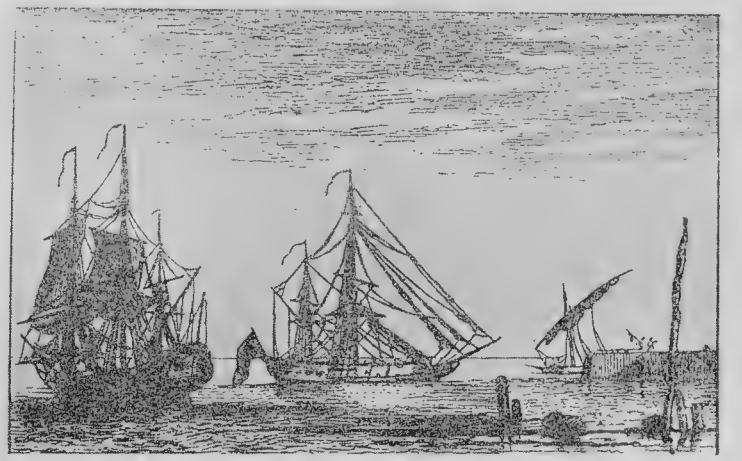
Экспедиция Ушакова блестяще выполнила обширную совместную с сухопутными силами операцию. Ионические острова высаженным десантом были очищены от французов. Лишь одна крепость Корфу еще оставалась во власти французов, но и она пала под упорным натиском русско-турецкого флота и высаженного десанта. Успеху много мешало то, что турки, нарушая условия, не доставляли продовольствия и вспомогательных войск. Тем не менее 19 февраля 1799 г. крепость Корфу была во власти России, сдав 600 орудий, до 5,5 тыс. ружей, более 2,5 тыс. пудов пороху и несколько военных судов, стоявших на рейде; между

ними был и отнятый французами у англичан корабль „Леандр“,[1] который, везя донесение Нельсона и трофеи Абукирского сражения, на пути в Средиземном море был захвачен французским кораблем „Леженере (Le Généreux).

Брандер русский.

Взятие Корфу имело громадное значение в деле усилении русского влияния и поднятия русского престижа в Европе. За свои подвиги Ф. Ф. Ушаков был произведен в адмиралы. Завершив таким образом первую из поставленных задач, Ушаков приступил к следующей: к изгнанию французов из южной Италии. Часть населения сочувствовала нововведениям французов, [2] но остальная часть оставалась верна старой власти. Австрия, обещавшая раньше содействовать Италии, теперь не только не помогала, но старалась отговорить от этого и Россию.

Несмотря ни на что, Россия, послав Суворова с русскими войсками в северную Италию, одновременно отправляет эскадру под командой адмирала Ушакова с заданием очистить от французов южную Италию. Оба русских военачальника успешно справились со своей задачей, выполнив все порученное им в три месяца.



Бомбардирский корабль.

Адмирал Ушаков послал два отряда: один под начальством капитана 1 ранга Сорокина (4 фрегата, 2 мелких судна и 4 канонерские лодки) к берегам Отранто, а другой — контр-адмирала Пустошкина (3 корабля, 4 фрегата и 5 мелких судов) — на восточный берег Апеннинского полуострова к городу Анконе. Поход Сорокина ознаменовался весьма успешными десантными операциями, превратившимися под конец в триумфальное шествие.

---

[1] Впоследствии он был Ушаковым передан англичанам.

[2] Французские войска в южной Италии способствовали разрушению феодальных порядков, свергали местных королей и помогали населению создавать республиканский строй. (*Прим. ред.*)

Конечно, на успех русского оружия в Италии огромное влияние оказали действия сухопутных войск, но и моряки, где представлялся случай, показывали себя отличными бойцами, а потому из России в письме к Суворову писали: „Сделанное моряками в Неаполе доказывает, что русские люди на войне всех прочих бить будут, да и тех, кто с ними, тому же научат".

Не принимавшие активного участия в освобождении Неаполитанского королевства англичане, после взятия Неаполя русскими,[1] явились туда с 17 кораблями под флагом Нельсона, имея у себя на флагманском корабле короля Сицилийского. После их прибытия был сформирован под начальством капитана Белли соединенный отряд русских, англичан, португальцев и неаполитанцев, который участвовал во взятии Сен-Мало и крепости Капуи.

Другой отряд, под начальством контр-адмирала Пустошкина, имевший меньше успеха, взял все-таки сильную крепость Анкону. Нашим успехам всячески мешали австрийцы. Пустошкин в своем донесении говорит: „Можно сказать к стыду австрийцев, что кучами отдаются в плен, а другие, сидя на горах, с гор и не пошевелились". Несмотря на столь преступное отношение к делу наших союзников, блокада Пустошкина принесла пользу осаждающим, значительно уменьшив подвоз продовольствия к городу, что не могло не повлиять пагубно на дух гарнизона. В половине февраля 1800 г. отряд Пустошкина был отозван к Неаполю.

Затем русский флот должен был оказать помощь в осаде Мальты, но Нельсон всячески старался отговорить от этого Ушакова. Нельсон вообще не любил русских, завидуя всякому успеху нашего флота. Он, повидимому, ожидал встретить в Ушакове покорное орудие, которое под его влиянием будет действовать в интересах Англии, но нашел умного, независимого русского адмирала, который, по словам Нельсона, „держал себя так высоко, что это отвратительно"; „под его вежливой наружностью скрывается медведь", писал тот же Нельсон.

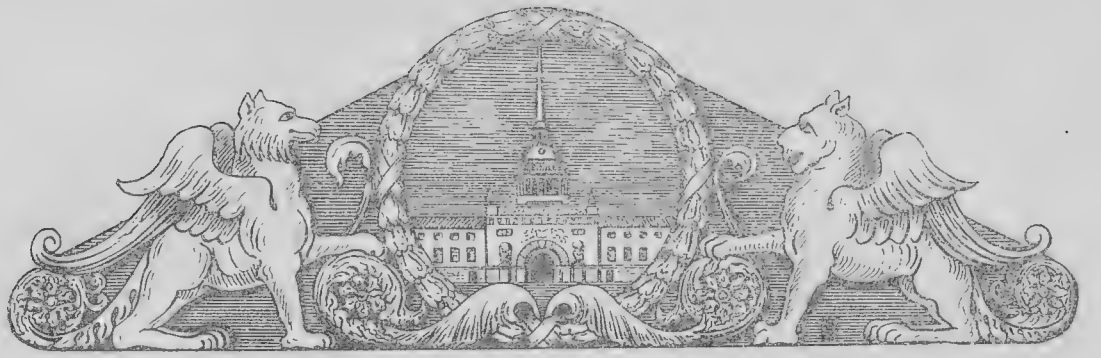
Таким образом, мы видим, что Нельсону не легко было согласиться пригласить Ушакова себе на помощь в овладении Мальтой, когда блокада Лиссабона потребовала усиления английской эскадры. 20 декабря 1799 г. Ушаков, посадив на суда десант гренадерских батальонов, назначенных гарнизоном в Лавалетту, пошел к Мальте, но 22-го на пути к Мессине получил приказ из Петербурга, которым еще 23 октября всему русскому флоту было приказано возвращаться в черноморские порты, забрав войска, бывшие в Средиземном море.

Разрыв Павла с Австрией, а затем и вывод русских войск и эскадр сразу же принесли печальные последствия для Австрии и Англии и безусловный повсеместный успех французов.

В эту кампанию русский флот, и главным образом Черноморский, полностью исполнил поставленные перед ним задачи. При самых разнообразных обстоятельствах у наших моряков храбрость шла рука об руку со строгой дисциплиной. На берегу, в военных действиях, в храбрости, распорядительности и знании дела моряки не уступали своим сухопутным товарищам. Сам адмирал Ушаков во всех военных, административных и дипломатических делах выказывал светлый ум, твердый характер и чувства неподкупного русского патриота.

---

[1] Взятие Неаполя русскими является темным пятном в истории русского флота, когда моряки были использованы для удушения республики и реставрации королевской власти. *(Прим. ред.)*



VII. ОБЩИЙ ОБЗОР БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ВРЕМЯ МНИМЫХ „РЕФОРМ“ РУССКОГО ФЛОТА В ПЕРВОЙ ЧЕТВЕРТИ XIX ВЕКА

С 1800 г. англичане стали притеснять морскую торговлю морских держав, чем вызвали образование союза четырех северных государств: России, Пруссии, Швеции и Дании, бывшего в сущности восстановлением екатерининского вооруженного нейтралитета. Англичане приняли это за объявление войны и наложили эмбарго на все находящиеся в английских портах суда союзников, исключая прусских. Союз мог иметь ужасающие последствия для экономического положения Англии, а потому разрешение вопроса не могло останавливаться на полпути. Союзники медлили принятием решительных мер для защиты Зунда, и в марте 1801 г., когда русский флот еще был заперт льдом, английский, в составе 47 вымпелов, под начальством адмиралов Паркера и Нельсона, явился перед Копенгагеном и, после кровопролитного боя, заставил датчан согласиться на 14-недельное перемирие, после чего адмирал Нельсон с эскадрой вышел в Балтийское море, угрожая Швеции и России. Война была очевидна, но 11 марта, пока английская эскадра стояла у Копенгагена, Павла I не стало, а вступивший на престол его сын Александр I в 1801 г. держался совершенно другой политики, и война не началась. [1]

В прославившем Россию флоте второй половины XVIII века, благодаря продолжительным плаваниям, требовавшим чрезвычайных напряжений средств и силы большинства деятелей, к концу XVIII века обнаружились многие частные непорядки и общее истощение материальных средств. Спешная постройка многих судов, конечно, отразилась на качестве материала. Суда, построенные из сырого леса, портились скорее судов наших соседей. Поспешность и недостаток досмотра допускали случаи, когда строители ухитрялись так искусно прикрывать все неисправности, что при наружном осмотре нельзя было и подозревать об их существовании:

---

[1] Заключив союз с Наполеоном, Россия встала во враждебные отношения с Англией. В 1800 г. Павел объявил Англии войну и отправил 40 полков донских казаков через Среднюю Азию в Индию. Однако политика Павла, разрывавшая торговые связи с Англией, наносила прямой ущерб торговле русских дворян и купцов. Поэтому дворяне с помощью английского посла в Петербурге и при участии сына Павла, Александра, устроили заговор и убили Павла. Вступив на престол после убийства Павла, сын его, Александр I, сразу начал вести прежнюю политику: союз с Англией против Франции. Казаки, не дошедшие до Индии, были возвращены с пути. *(Прим. ред.)*

„болты, вместо того чтобы проходить насквозь, доходят только до половины брусьев, и потом как-то их заглаживают так, что с первого взгляда кажется—все сделано как следует, но во время качки таковые крепления ни к чему не служат; но сие видно происходит не от недостатка в железе, а от того, что за креплением нет лучшего присмотра". Так писалось в донесении того времени.

Павел обращал внимание преимущественно на мелочи; так, например, отпуска офицерам из Кронштадта в Петербург разрешал только он сам. Ясно, что за подобными мелочами многие крупные дела проходили незамеченными. Черноморский флот, удаленный от непосредственного вздорного вмешательства Павла I, действовал более самостоятельно; руководимый адмиралом Ушаковым, он прославил и поднял значение России на Средиземном море. Тем не менее требования службы возросли, и морское начальство в центральном управлении принуждено было строже относиться к своим обязанностям и не манкировать службой, что сразу же дало поразительные результаты. Граф Воронцов в своем письме к всесильному по морским делам Кушелеву об Адмиралтейств-коллегии говорит, что до принятия Кушелевым управления: „коллегия подобна была старой и дряхлой бабе, которая оглушена, ослепла и потеряла движение рук своих".

Военный корабль на Неве во время его вооружения.

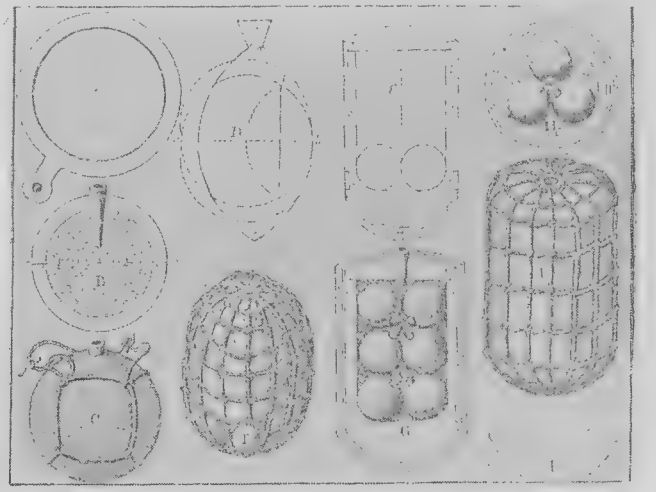
Был назначен особый комитет для „составления точного исчисления потребных сумм на содержание флотов, равно Адмиралтейств-коллегии и подчиненных ей мест".

Среди всех членов этого комитета, долженствовавшего преобразовать флот, не было ни одного энергичного, молодого, знающего моряка. Из 8 лиц, назначенных для реорганизации морского дела, было три моряка, но из них только один был настоящий боевой моряк корабельного флота.

А ведь этому комитету надлежало пересмотреть все существовавшие штаты морского ведомства и, учтя современное положение и потребности флота, составить новые штаты и табели. Внешне комитет блистательно выполнил порученную ему задачу. Не ослабляя намного сил флота, он сократил более чем наполовину морской бюджет, а именно с 15 миллионов до 8, из них 80 тыс. приходилось на свитских чинов флота. Не надо забывать, что при Екатерине из-за постоянных войн и хронического государственного общего безденежья деньги отпускались с большими недодачами, теперь же, несмотря на сокращение бюджета, их стали отпускать очень много вне бюджета и вне смет. Однако всего через четыре года после созыва так „блистательно" окончившего работы комитета правительство вынуждено было образовать „комиссию о с о з д а н и и флота", кото-

рой было повелено изыскать средства „к призванию флота к бытию от его мнимого состояния".

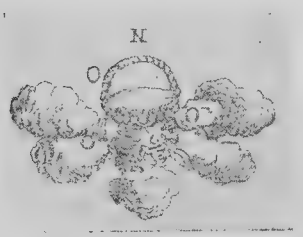
Экономия павловского времени была куплена слишком дорогой ценой. Содержание членам главного управления, адмиралам, генералам и старшим чинам было увеличено, несмотря на стремление к экономии, которую получили, упразднив многие младшие должности и рассчитав всех вольнонаемных плотников, заменив их солдатами, содержание которых было много дешевле.



Разные виды снарядов, употреблявшихся на флоте.

Но, конечно, нетрудно понять, как дорого обошлась эта экономия. Корабли стали строиться еще хуже. Цех корабельных плотников начал образовываться еще при Петре I: царь поселил их на Охте. Эти охтенские плотники, по отзывам современников-иностранцев, были хорошими работниками; а тут, в целях экономии, заменили их обыкновенными солдатами, которым кораблестроение было совершенно чуждо.

По новому штату положено было иметь в Балтийском флоте судов линейных: 45 кораблей и 19 фрегатов и в гребном флоте: 12 фрегатов, 30 пловучих батарей, 12 бомбардирских судов, 200 канонерских лодок и 141 галеру и мелких судов, а в Черноморском флоте судов линейных: 15 кораблей, 10 фрегатов и в гребном флоте: 4 фрегата и 123 мелких судна. За короткое царствование Павла I, кроме мелких судов, было спущено на воду 17 кораблей и 8 фрегатов и начато постройкой 5 кораблей и 4 фрегата.



Метательный разрывной снаряд, который бросали при абордаже.

На сооружение и вооружение флотов Адмиралтейств-коллегия требовала 9944 тысячи, но комитет нашел возможным разными мерами требование уменьшить до 3237 тысяч.

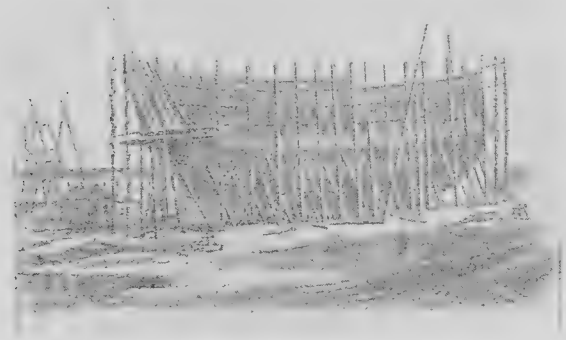
На все части управления флотом ассигнования были уменьшены, но есть указания, что много денег было отпущено сверх всяких штатов и смет, т. е. экономия получилась более чем сомнительной. Так, после составления штатов было дано еще 3 миллиона рублей на добавочное построение кораблей, т. е. те же 3 миллиона, которые были сокращены согласно штатов по отделу „судостроения" и „содержания флотов".

* * *

Изменение направления внешней политики при вступлении на престол Александра I в самом скором времени отозвалось на деятельности флота.

Переговоры с английским адмиралом, затем освобождение от ареста английских судов и англичан, задержанных в предшествовавшее царствование, завершились конвенцией, заключенной в 1801 г. между Англией и Россией, значительно

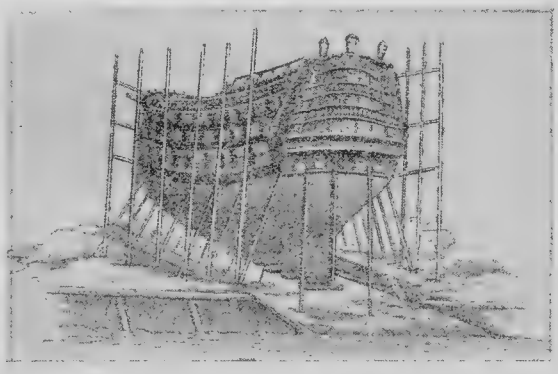
изменившей правила вооруженного нейтралитета. Конвенция давала широкий простор англичанам на море и злоупотреблению правом сильного. Разрешался не только осмотр бумаг нейтральных судов и арест их, но предоставлялось даже право проверять бумаги конвоирующих военных судов и, в случае подозрения, делать обыск и отводить их в порты воюющих держав. Остальные державы северного союза должны были согласиться на эти уступки, сделанные Александром, хотя для них они были очень невыгодны и даже тягостны.



Корабельный набор шпангоутов.

Началось преобразование всех частей государственного управления. Коллегиальный способ управления был заменен единоличным. Вместе с другими министерствами было учреждено и министерство военно-морских сил. Первым морским министром был назначен адмирал Мордвинов, замененный через три месяца контр-адмиралом Чичаговым, вступившим в управление министерством со званием товарища министра. Одновременно с этим был учрежден „Комитет образования флота" под председательством Воронцова.

В числе членов комитета были: адмирал Макаров, боевой командир, выдающийся флагман, командовавший русской эскадрой, входившей в состав английского флота; вице-адмирал Карцев командовал отрядом в эскадре Макарова, участвовал во многих сражениях в различных чинах, бывал не раз назначаем заведующим учебными заведениями; контр-адмирал Чичагов, сын флагмана, из сухопутных поручиков поступил на службу во флот адъютантом к своему отцу; он больше плавал при отце и при нем получил многие награды.[1] Теперь он состоял членом-докладчиком комитета, а затем заместил Мордвинова, который не был солидарен с разрушительным направлением комитета. Наконец, младшим членом комитета был капитан 1 ранга Грейг, выдающийся во всех отношениях моряк, произведенный за подвиги отца еще младенцем в мичманы, англичанин родом, но по пользе, принесенной России и русскому флоту, более русский, чем многие россияне.



Линейный корабль, готовый к спуску.

Итак, в число членов комитета попали исключительно моряки; председателем же его был граф Воронцов, не моряк и человек, не придававший большого значения флоту для России. Александру состоя-

---

[1] В 1813 г. под Березиной Чичагов-сын, командуя отрядом сухопутных войск, выпустил Наполеона, затем в том же году уволился в отпуск по болезни, поселился во Франции, где и остался до своей смерти — в 1844 году.

ние флота было представлено в столь безотрадном виде, что в „наказе“ комитету встречается следующая фраза: „Повелеваем оному комитету непосредственно относиться к нам о всех мерах, каковые токмо нужным почтено будет принять к извлечению флота из настоящего мнимого его существования и к приведению оного в подлинное бытие“.

Сколь небольшое значение придавал граф Воронцов русскому флоту, видно из его доклада: „По многим причинам, физическим и локальным, России быть нельзя в числе первенствующих морских держав, да в том ни надобности, ни пользы не предвидится. Прямое могущество и сила наша должны быть в сухопутных войсках; оба же сии ополчения в большом количестве иметь было не сообразно ни числу жителей, ни доходам государственным. Довольно, если морские силы наши устроены будут на двух только предметах: обережение берегов и гаваней наших на Черном море, имев там силы соразмерные турецким, и достаточный флот на Балтийском

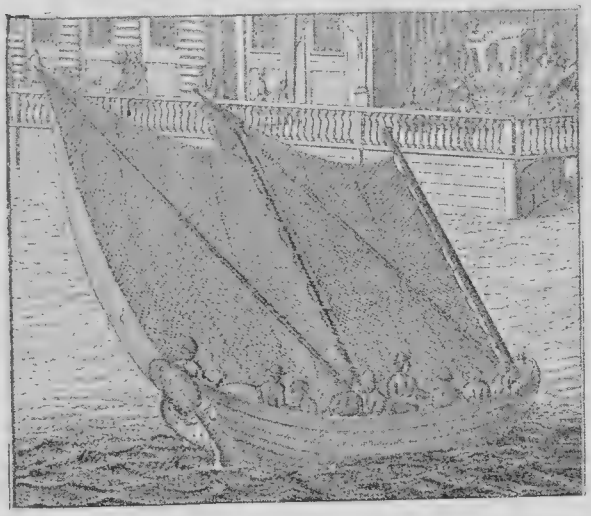
Осмотр спущенного корабля на Неве.

море, чтобы на оном господствовать. Посылка наших эскадр в Средиземное море и другие экспедиции стоили государству много, делали несколько блеску и пользы никакой“. В этом мнении Воронцова нельзя не видеть пристрастного, чисто английского взгляда на развитие русского флота, так как Воронцов, живя долго в Англии, явно усвоил себе именно английский взгляд на русский флот, не видя в этом зла для своей родины. Тем не менее он находил необходимым господство русского флота на Балтийском море, а не одну только оборону побережья.

О тогдашнем состоянии русского флота Воронцов отзывается так: „О худом состоянии флота и кораблей и дурном их снаряжении не надобно другого доказательства, как то, что в нынешнее лето (1801 г.) флот принуждены были держать в гаванях; не только в море, но и на рейду его не вывели, когда англичане в водах наших разъезжали. Лучше соразмерное число кораблей иметь, но чтобы они всем нужным снабжены были, и запасы лесов для строения кораблей в магазинах имелись, дабы из сырого леса не строить, как то доныне чинится, чему и причиною, что не более 6 или 7 лет корабли служить могут, а в Швеции из такого же леса строенные, но не из сырого, лет по 20 держатся“.[1]

[1] И действительно, пленные шведские суда всех рангов всегда дольше и лучше служили, чем суда русской постройки. Суда, даже в Турции построенные, служили дольше построенных в России, так как у нас всегда строили суда из сырого леса.

С основным взглядом на приниженное положение флота Мордвинов не мог согласиться, а потому именно в этом и нужно видеть причину его скорого ухода с должности министра. Зато его заместитель Чичагов был согласен на все и вполне солидарен с Воронцовым, а потому и оказался душой комитета, долженствовавшего преобразовать флот, а в действительности уничтожавшего его.



Военная шлюпка под парусами на Неве.

Современник Чичагова вице-адмирал Головин говорит о нем: „Человек в лучших летах мужества, балованное дитя счастья, все знал по книгам и ничего по опытам, всем и всегда командовал и никогда ни у кого не был под началом. Во всех делах верил самому себе более всех... Самого себя считал способным ко всему, а других ни к чему. Вот истинный характер того министра, который, соря деньгами, воображал, что делает морские наши силы непобедимыми. Подражая слепо англичанам и вводя нелепые новизны, мечтал, что кладет основной камень величию русского флота. Наконец, испортив все, что оставалось еще доброго в нем (во флоте), и наскучив наглостью и расточением казны верховной власти удалился, поселив презрение к флоту в оной и чувство глубокого огорчения в моряках". Отзывы других современников во многом схожи с приведенным; во всяком случае большинство их, признавая его ум, подчеркивают, что он был по воспитанию англичанин, и притом „англичанин до презрения всего русского". С высшими он был фамильярен, с равными и низшими — горд и неудержим. Будучи потом министром морских сил, Чичагов заключал контракты на целые миллионы без всяких докладов и публикаций, а когда в комитете министров спросили у него, по какой причине он уничтожил прежний русский флот, а нового не сделал, то он и отвечать не хотел, а вышел из заседания с презреньем. На это событие указывает в своих записках Державин, присутствовавший в заседании как министр юстиции. Словом, будь Чичагов на месте Ушакова, он бы заслужил блистательный отзыв Нельсона, как о человеке, преклонявшемся перед англичанами, а Ушаков, отстаивавший раньше всего русские интересы, был неудобен английскому адмиралу.

Преобразования были начертаны очень обширные, и в „наказе" было повелено: определить число и величину судов флота, соображаясь с морскими силами соседних государств; рассмотреть все изданные прежде узаконения и штаты и, „отделив от них всякое излишество, оставить полезнейшее, привести все в возможную ясность и краткость, показать и уравнять преимущества и выгоды каждого из служащих, соразмерно важности возлагаемых на них должностей, понесенных трудов или оказанных заслуг; войти в подробное рассмотрение порядков всех морских учреждений, училищ, больниц, заводов и пр., изыскать средства к формированию добрых и опытных матросов и к обучению художников по разным мастерствам". Комитету повелевалось обратить особенное внимание на улучшение быта служащих и поднятие их нравственных качеств.

Комитет, состоя из моряков, конечно, видел действительные нужды флота, и потому наметил много важных преобразований, но, к сожалению, они не могли быть проведены в жизнь, так как Чичагов, умевший создавать обширные планы, не был способен приводить их в исполнение; он не обладал качествами, необходимыми для практического осуществления своих проектов. Ему недоставало терпения и той кропотливой, неутомимой наблюдательности, которые нужны при проведении в жизнь всякого серьезного начинания, наконец, главное — ему, по воспитанию и духу англичанину, недоставало знания русского человека.

Комитет, собрав сведения о стоимости постройки кораблей в России за несколько десятилетий, выяснил, что в Англии, несмотря на лучшие материалы и лучшую работу, суда стоят много дешевле, чем у нас, и причинами этого явления признал: лучшее и более правильное разделение работ в английском адмиралтействе, большую искусность и опытность английских плотников, превосходное качество инструментов и приспособлений и, наконец, низкую оплату русских рабочих. После этого становится еще более ясным, сколь много зла причинил флоту во времена Павла I комитет, который, в целях экономии, разогнал опытных портовых плотников и мастеровых и заменил их солдатами, безусловно дешевле стоившими, но никоим образом не могущими равняться по качеству работы с нашими охтенскими плотниками, занимавшимися своим ремеслом целыми поколениями, со времен Петра I.

Комитетом были учреждены во всех портах контрольные экспедиции, которые должны были „установить ответственность в производстве дел самую справедливую и точную и способствовать знатному сбережению заготовляемых припасов и также к упреждению злоупотреблений". В это время обнаружилось, что в Балтийском море числится в списках 28 негодных судов, из них 13 кораблей и 7 фрегатов. Такое печальное явление комитет приписал небрежности ежегодных осмотров или умышленному скрыванию от начальства действительного состояния судов. Теперь было постановлено негодные суда либо немедленно разобрать, либо продать и увести, чтобы они не занимали даром места. По новому штату положено было иметь для Балтийского флота: 27 кораблей, 36 фрегатов, 189 судов гребной флотилии. В Черноморском флоте: 21 корабль, 8 фрегатов и 149 судов гребной флотилии. К 1805 г. было построено для обоих флотов 10 кораблей и 3 фрегата, и за исключением негодных к этому времени судов нехватало до положенного комплекта 11 кораблей и 16 фрегатов. Финансовое положение улучшилось настолько, что морское министерство уплатило много долгов, сделанных еще два десятилетия назад.

22-пушечный бриг „Феникс", на котором в молодости плавал П. С. Нахимов.

Управление министерством было разделено на две части: воинскую и художественную.[1] Первой заведывала Адмиралтейств-коллегия, а второй — адмиралтейский департамент, а все вместе подчинялось министру и сосредоточивалось в департаменте

[1] Туда входила строительная и учебная деятельность. *(Прим. ред.)*

Вооружение фрегата, подъем стенег и реев.

министра военно-морских сил. Коллегия подразделялась на 5 экспедиций. Департамент же ведал ученой и строительной частями.

Нельзя не отдать справедливости комитету за некоторые полезные нововведения, но тем не менее многие из них были лишь плодами кабинетных увлечений, не имевшими под собой твердой практической почвы, а потому и не могли быть претворены в жизнь, получить должное развитие; к тому же начатые войны с бесконечным изменением политического фронта очень пагубно отзывались на каких бы то ни было преобразованиях и новшествах. Выше я указывал, сколь не подходил по своим личным наклонностям Чичагов к роли преобразователя большого морского хозяйства, но еще хуже был выбор его заместителя маркиза де-Траверсе, вступившего в управление министерством в 1809 г. Француз родом, служивший в сухопутной армии и во флоте своего отечества, он перешел на русскую службу в 1791 году и был направлен в гребную флотилию. Затем он очень неудачно управлял Черноморским флотом и тем не менее был выбран в заместители Чичагова. Насколько Чичагов делал всех своими врагами, настолько же маркиз умел всех расположить к себе; в числе других он очаровал и всесильного Аракчеева. Мягкость характера, любезность, вкрадчивый ум и безукоризненное французское обращение, высоко ценимое тогдашним высшим обществом, приобрели ему симпатии, имевшие большое влияние и на его служебную карьеру.

Если увлечения Чичагова бывали порою вредны, то все-таки в основе своей они предполагали пользу; в действиях же маркиза преобладало стремление произвести эффект и поразить своей служебной энергией. Так, например, при вступлении его в управление министерством в Петербурге строились 4 корабля, заложенные еще при Чичагове. По правилам, утвержденным комитетом образования флота, строение корабля продолжалось три года, но Траверсе пожелал заложить корабль и спустить его через восемь месяцев, вопреки советам сведущих людей, доказывавших невозможность столь быстрой постройки. Все-таки маркиз построил корабль „Три святителя“, который и был спущен через восемь с половиной месяцев после официальной закладки, но для достижения этого он приостановил работы по постройке трех других кораблей, заложенных при Чичагове, и всех плотников и других мастеров перевел на постройку своего корабля, причем было увеличено время работы по будням, введены работы по праздникам и воскресеньям, да к тому же фактически постройка корабля началась задолго до торжественной официальной закладки. Таким же спешным манером были построены еще фрегаты „Архипелаг“ и „Автроил“, а затем, когда увлечение эффектами остыло, корабли

Постановка мачты стрелами.

стали строиться попрежнему. Деятельность маркиза, особенно в начале управления, была обращена преимущественно на изменение и уничтожение всего, что было сделано его предшественником, причем многие его улучшения были в сущности ухудшениями. По истощении же материала для такой разрушительной деятельности наступил период бездействия, отразившийся печальным застоем во всех частях морской администрации и на самом флоте. Но такое положение не было особенностью только флота, — оно коренилось в тяжелом состоянии всего государства: война с Наполеоном переключила всю энергию на отражение его нашествия. Вообще дела были предоставлены самим себе, но, к счастью, не все моряки бросили морскую службу, и большинство их продолжало любить флот и заботиться о нем, и только благодаря этому в скором времени он воспрянул духом и вновь стал могучей рукой защищать интересы России.

Сам Александр I не понимал значения флота для России, относился к нему с пренебрежением, мало интересуясь и заботясь о нем. Тем не менее русский флот и в первую четверть XIX века сумел показать себя достойным преемником славных традиций своих предшественников.

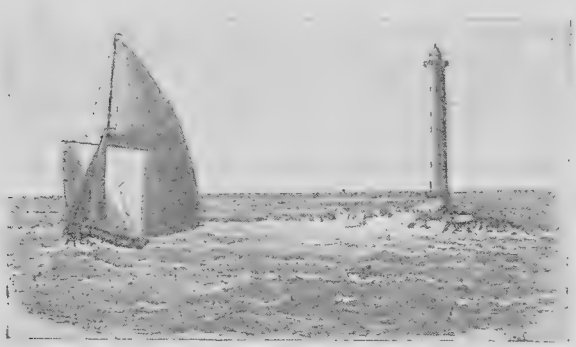
Линейный парусный корабль перед вооружением.

До падения Наполеона России пришлось принимать участие в нескольких войнах, заставлявших менять фронт военных действий, что особенно тяжело отзывалось на флоте, которому приходилось не раз начинать сражения с вчерашними союзниками. В 1805 г. Россия вступила в союз с Англией, Австрией и Швецией против французов, для чего коалиция постановила высадить сухопутный десант в шведской Померании. Для перевозки наших войск под начальством генерал-лейтенанта Толстого (18 тыс. всех родов оружия с 2 тыс. лошадей) была назначена эскадра адмирала Тета в составе 11 кораблей, 10 фрегатов и 100 наемных купеческих судов; но это предприятие не удалось, так как после Аустерлицкого боя, в котором Наполеон одержал столь блистательную победу, коалиция распалась.[1] Балтийскому флоту не пришлось сражаться, зато в Средиземном море Черноморская эскадра вновь покрыла себя славой. Ввиду осложнений с Францией, еще в 1804 году для усиления русских войск в Неаполитанском королевстве и на островах Ионической республики были посланы отряды Черноморского флота, которые привезли сухопутные войска. Сначала в Средиземном море действовали отряды капитана 1 ранга Сорокина, затем из Балтийского моря пришел отряд кап.-ком. Грейга, вместе с командами морских полков; наконец, прибыла эскадра вице-адмирала Сенявина, с наименованием последнего главнокомандующим морскими и сухопутными силами, находящимися в Средиземном море. У него собралась эскадра в 10 кораблей, 5 фрегатов, 6 корветов

[1] В бою у Аустерлица (город на реке Литтове) 2 декабря 1805 г. Наполеон нанес поражение австрийским и русским войскам. Номинально главнокомандующим числился великий русский полководец Голенищев-Кутузов, но фактически всем распоряжался Александр I, который являлся виновником поражения. Австрия в скором времени заключила мир с Францией. Россия же в союзе с Пруссией в 1806 г. возобновила войну с Францией. (*Прим. ред.*)

и 23 судна меньшего ранга; на ней было 1200 орудий, до 8 тыс. экипажа и 12 тыс. сухопутных войск.

Разумная распорядительность Сенявина отдала во власть России и привлекла под ее покровительство многие города и крепости побережья; области Каттарская и Черногория снарядили на свой счет много малых вооруженных судов. Действия Сенявина очень затруднялись политическими изменениями; так, например, союзники России австрийцы перешли на сторону французов и задержали в Триесте до 20 коммерческих судов под русским флагом; узнав об этом, Сенявин с 4 кораблями и фрегатом немедленно явился в Триест. Австрийцы попросили его отойти дальше пушечного выстрела, на что адмирал ответил: „Стреляйте! Я увижу, где ваши ядра лягут и где мне должно будет стать!" После этого адмирал ввел корабль „Петр" и фрегат „Венус" в самую гавань и потребовал освобождения судов, бывших под русским флагом. Австрийские власти, видя решимость русского адмирала, освободили суда. Между ними было немало таких, которые только значились под русским флагом, не будучи на самом деле русскими, ибо престиж русского имени был столь велик, что русский флаг являлся гарантией свободы и защиты.



Военный тендер под парусами.

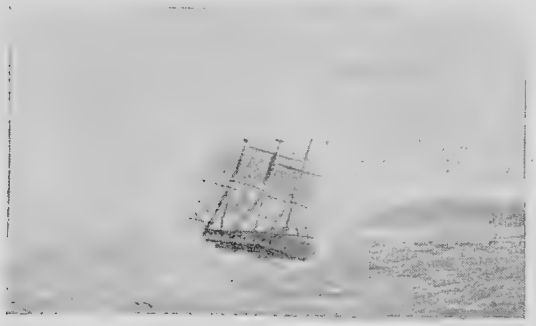
Французы заняли нейтральную Рагузинскую республику, заявив, что не оставят ее, пока русская эскадра и войска не уйдут от берегов Далмации. Тогда Сенявин (в мае 1806 г.), присоединив к своим войскам черногорцев, напал на Рагузу с моря и берега и после нескольких успешных сражений очистил республику от французских войск. И вдруг было повелено прекратить военные действия и сдать Каттарскую область австрийцам для передачи ее французам. Это повеление привело в ужас местных жителей, которые умоляли русского адмирала разрешить им сжечь все свои жилища и перебраться на русские суда, чтобы переселиться в Россию, лишь бы только не достаться французам. Сенявин, видя положение жителей, взял на себя смелость не исполнить повеление, вполне понимая всю ответственность за это. По его совету жители отправили депутацию к Александру I, прося его защиты. А сам Сенявин объявил начальнику французских войск, что до получения ответа от своего правительства он не сдаст страны, находящейся под покровительством России. Высокопатриотическая самоотверженность Сенявина оправдалась блистательным образом; к общей радости эскадры и жителей, адмирал получил повеление продолжать военные действия. И русские моряки с честью поддерживали славу своих предков во многих сражениях на море и на берегу. Между тем из Балтики, вместе с подкреплением эскадре Сенявина, пришло и известие о разрыве с турками и предписание действовать совместно с англичанами. Сенявин собрал свою эскадру (у него было 8 кораблей, 1 фрегат, шлюп и на них 2 батальона сухопутных войск), оставив незначительный отряд у Далматских берегов. Греки с появлением русского отряда присоединили к нему 20 хорошо вооруженных малых судов, во многом помогавших русским. Около Тенедоса Сенявин узнал, что английская эскадра адмирала Дункворта, не дождавшись русских, прошла Дарданеллы

(потеряв 40 человек убитыми и 100 ранеными) и, уничтожив при входе в Мраморное море 14 турецких судов (1 корабль, 4 фрегата, 4 корвета, 1 бриг и 4 канонерские лодки), стоявших у Нагара-бурну, явилась в Константинополь и стала перед стенами сераля. Английский посол потребовал высылки из столицы агента Наполеона, генерала Себастьяни, возвращения русского посла и возобновления трактатов, заключенных с Англией и Россией, но, вступив в переговоры, удалил эскадру к Принцевым островам, вместо того чтобы, подобно Сенявину, настоятельно требовать решительного ответа; в результате через десять дней английскому адмиралу пришлось думать не о нападении на столицу, а о спасении своей эскадры. Турки, построив на берегу под руководством французов батареи, нанесли большой урон англичанам при обратном проходе их через Дарданеллы. После такой неудачи Дункворт

Поражение турецкого флота при Афонской горе 21 июня 1807 года.

не соглашался на предложение Сенявина совместно напасть и прорваться к Константинополю, а одному Сенявину не оставалось ничего другого, как блокировать пролив. 8 мая 1807 г. турецкая эскадра в составе 70 судов (из них 8 кораблей, 6 фрегатов, остальные мелкие суда) хотела прорвать блокаду эскадры Сенявина, состоявшей из 10 кораблей и 1 фрегата, но, отбитая с большим уроном, принуждена была возвратиться в Константинополь. Тесная блокада столицы была одной из причин свержения с престола султана Селима III. После этого в течение целого месяца турки не отваживались выходить; наконец, 19 июня вышли в составе 10 кораблей, 6 фрегатов и 5 мелких судов, наших же было только 10 кораблей. У Афонской горы произошел упорный бой, в котором турки потеряли 2 корабля и 2 фрегата, причем один из кораблей — под флагом главного адмирала; этим, однако, не ограничились потери турок: 1 корабль и 1 фрегат, сильно пострадавшие в бою от нашей артиллерии, не могли держаться на море и были сожжены самими турками да 2 фрегата потонули у острова Самотраки.

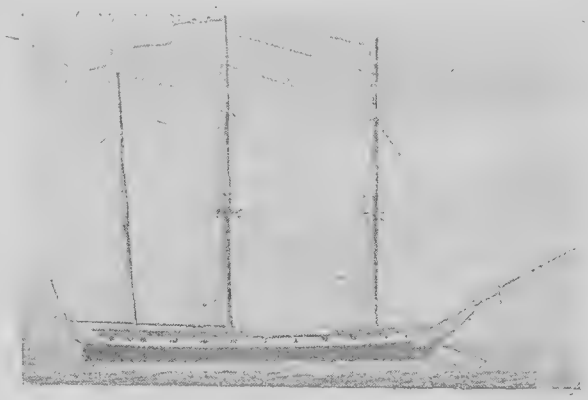
Не успели замолкнуть звуки выстрелов Афонского сражения, как в политике опять произошла перемена. После Тильзитского свидания [1] французы, с которыми Россия только что воевала, стали русскими союзниками, а англичане, против которых была направлена континентальная политика Наполеона, с минуты на минуту должны были стать врагами. В силу этого русскому флоту было приказано возвращаться к своим портам. Черноморские суда и часть призов пошли в Севастополь, отряду Баратынского было приказано немедленно возвращаться (3 корабля, 1 фрегат, 1 бриг) из Венеции в Балтику; а сам Сенявин, сдав Ионические острова французам, вышел 19 сентября из Корфу с эскадрой в составе 13 судов (10 кораблей, 2 фрегата и 1 бриг) и направился из Средиземного моря; по выходе в Атлантический океан ему пришлось три недели бороться с жесточайшими противными ветрами; многие суда получили опасные повреждения, команды изнурились до крайности, но все-таки вся эскадра была вместе. 28 октября Сенявин вошел в Лиссабон, а через два дня французские войска под начальством генерала Жюно заняли столицу Португалии. Правитель королевства поспешил отправиться в Бразилию. Жюно рассчитывал на содействие Сенявина. В это же время английская эскадра, по слухам вдвое сильней нашей, явилась перед устьем Тахо и объявила Лиссабон в блокаде. Сенявин решил соблюдать строгий нейтралитет; он не помешал отплытию семьи регента, отказал в содействии французскому генералу, заявив ему, что если англичане будут нападать на его войска, он поможет отразить их, а против португальцев или испанцев помогать не станет, так как Россия с ними не воюет, а сам он по собственному почину не может начать против них военные действия.



Корабль „Надежда". Первое русское судно, совершившее кругосветное плавание в 1803—1806 гг.

---

[1] В 1806 г. Наполеон разбил армию Пруссии, в 1807 г. под городом Фридляндом нанес поражение и русской армии. Побежденный Александр I был вынужден пойти на мир. На свидании в Тильзите (город в Восточной Пруссии) Александр I и Наполеон договорились об условиях мирного договора, который и был подписан 25 июня 1807 г. Россия заключила союз с Францией против Англии, и Александр I был вынужден принять предложенную Наполеоном „континентальную систему" (иногда говорят „континентальную блокаду"). Она состояла в том, что континентальные страны, с целью экономической изоляции Англии, отказывались от торговли с ней и не пускали в свои гавани английских кораблей и товаров. Наполеон за это предоставил Александру I свободу действий против Швеции и Турции, а за Наполеоном признавалось господство на Западе. Тильзитский русско-французский союз способствовал развязке русско-шведской войны 1808—1809 гг., в результате которой Россия получила всю Финляндию, и русско-турецкой войны, которая с перерывами продолжалась с 1806 г. по 1812 г. и в результате которой Россия получила Бессарабию. *(Прим. ред.)*



Фрегат, вооруженный смоленым такелажем.

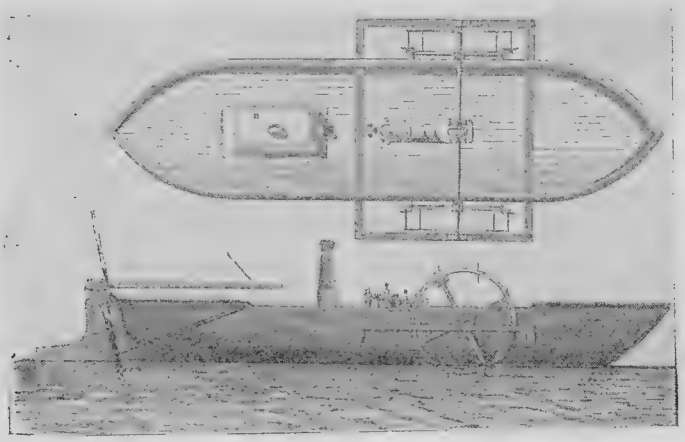
В августе 1808 г. Жюно был разбит десантом английских войск и принужден оставить Лиссабон. В проекте договора о сдаче города, по настоянию Сенявина, русские суда назывались нейтральными, но английский адмирал Коттон не принял этой статьи. После этого Сенявину оставалось либо вступить в неравный бой с врагом, окружившим с берега весь рейд и блокировавшим его с моря, либо исполнить повеление, полученное им еще 10 февраля, согласно которому в случае нападения англичан „при совершенной невозможности не токмо к сопротивлению, но и к защите, предоставлялось благоразумию адмирала решить, буде не останется уже никаких других средств, сняв людей, корабли сжечь или затопить, так чтобы отнюдь не могли они сделаться добычею неприятеля". Сенявин вступил в переговоры, и в результате был заключен трактат, по которому русская эскадра, находящаяся в Лиссабоне, сдавалась на хранение английскому правительству, которое через полгода по заключении мира возвращает обратно России либо суда, либо полную стоимость их, как за новые. Русская эскадра самостоятельно придет под русскими флагами в английский порт и после обмена салютами вечером с обычной церемонией спустит свои флаги и окончит кампанию. Англичане на этих судах своих флагов поднимать не должны. Адмирал, офицеры и команда за счет Англии должны быть доставлены в Россию. Англичане согласились на эти условия, так как очевидно в выгодах самой Англии было поддерживать хорошие отношения с Россией, которая, как надеялись, не долго будет в союзе с Францией. Но английское общественное мнение было сильно возбуждено этими условиями: „Потеря сражения вследствие измены, — говорилось в Англии, — была бы менее унизительна для англичан, нежели принятие условий Сенявина".

Корабль, идущий полным ветром.

Фрегат, вооруженный стоячим и бегучим такелажем.

За время продолжительной службы в Средиземном море суда Сенявина настолько испортились, что два из них — „Рафаил" и „Ярослав" — не могли итти дальше, а поэтому с них сняли артиллерию, грузы и людей пересадили на другие суда. Из этой эскадры только два судна были возвращены России в 1813 г., а за все остальные англичане заплатили деньгами. По приходе Сенявина в Портсмут взрыв народного негодования при виде неприятельских флагов на кораблях был столь велик, что потребовали от адмирала спустить их, но Сенявин ответил: „Я здесь еще не пленник, никому не сдавался, не сдамся и теперь; флаг мой не спущу днем и не отдам его, как только с жизнью моею"; действительно, флаги были спущены с подобающими почестями, по обычаю, с заходом солнца.

Оставшиеся в Средиземном море суда были за бесценок проданы французам и неаполитанцам, причем французы по дешевой цене купили себе обратно и многие трофеи, отнятые у них за время войны. Так окончилась славная для флота „Сенявинская кампания". При должной поддержке эта кампания, конечно, имела бы очень важное значение для России и создала бы ей прочные союзы на берегах Средиземного моря. Вот каким образом действовал флот, который Александр I называл „мнимым". Нет! Он был далеко не „мнимый". При всех недостатках его судов, живым и деятельным двигателем в нем был личный состав; он мог совершать славные подвиги под предводительством решительного и знающего адмирала. Проводимая в начале XIX века политика подрезала совершенно действия флота, а непонимание значения его Александром свело на-нет самую силу. Таким образом, этот „мнимый" флот стал действительно мнимым только после „приведения его в подлинное бытие" „усовершенствованиями" Чичагова и тем более „улучшениями" маркиза де-Траверсе.



Пароход „Елизавета", первый построенный в России в 1815 г. Труба сложена из кирпича.

Одновременно с действиями в Средиземном море флоту пришлось действовать и на морях, принадлежащих России, а именно в Черном против турок и на Каспийском против персов.[1] Обе кампании завершились выгодными для России договорами. И на обоих морях „мнимый" флот действовал вполне успешно и одержал далеко не мнимые победы, разбивая неприятельские морские силы и покоряя прибрежные крепости.

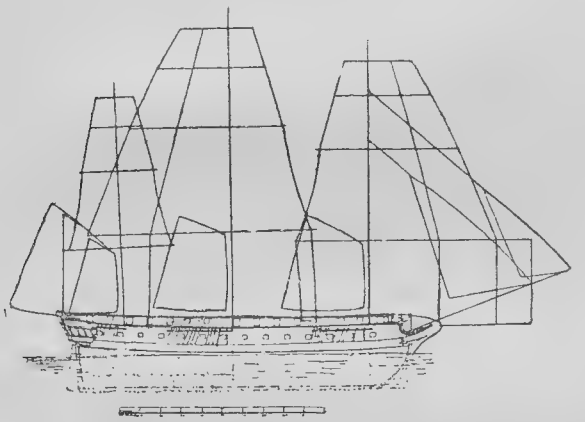
В 1808 г., по настоянию Наполеона, у нас началась еще война со Швецией, война более чем несвоевременная, так как сухопутные, а тем более морские силы не были готовы, ибо вели морскую войну в Средиземном море, куда было послано большинство судов нашего флота; в Балтике оставались лишь старые и сданные к порту суда, из них едва набрали 9 кораблей, 7 фрегатов и 25 малых судов; гребной флот составился из 11 пловучих батарей и 135 канонерских лодок. Последние весьма успешно содействовали сухопутным войскам, оперирующим в Финляндии; они под командой капитана 1 ранга Гейдена и капитан-лейтенанта Дода взяли Гельсингфорс и побережье Ботнического залива. К шведскому флоту, состоявшему из 11 кораблей и 5 фрегатов, присоединились еще два английских корабля из эскадры, прибывшей в Балтийское море в составе 16 кораблей и 20 более мелких судов; кроме того, одна английская эскадра блокировала Зунд и Бельты, а другая — берега Дании, Пруссии, Померании, а также Рижский порт.

---

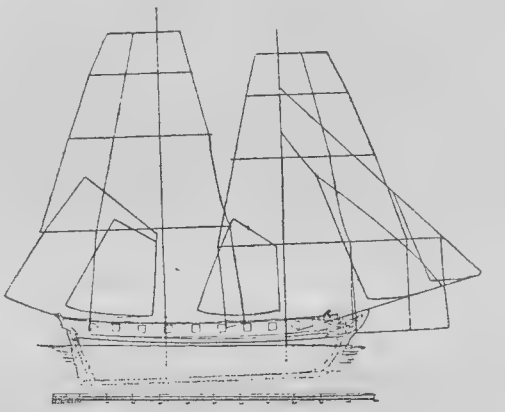
[1] При Александре I велась война с Персией с 1805 г. по 1813 г. Войну начала Персия из-за Грузии, которую Россия в 1801 г. присоединила к себе. Для России война окончилась победоносно. Россия не только закрепила за собой Грузию, но получила Дербент и Баку, которые хотя и были завоеваны еще при Петре I в 1723 г., но во время царствования Анны в 1732 г. были возвращены Персии. (*Прим. ред.*)

При наличии столь больших сил противника нашей эскадре нечего было и надеяться на успех. К тому же начальником эскадры был хотя и заслуженный, но очень престарелый и неэнергичный адмирал Ханыков. Единственный раз встретясь с эскадрой противника в море, вдали от своих гаваней, он уклонился от принятия сражения и, преследуемый, удалился в Балтийский порт. При этом отставший старый корабль „Всеволод", обходя риф у острова Малый Рогге, стал на мель и после сильного сопротивления был взят англичанами на абордаж и сожжен.[1] Корабль стоял на мелководье, а потому к нему нельзя было подойти остальным судам. За это печальное дело Ханыков был по суду приговорен к разжалованию на месяц в матросы.

В отечественную войну наша гребная флотилия под командой контр-адмирала Моллера и Грейга с большим успехом содействовала сухопутным войскам в Курлян-



Чертеж 44-пушечного русского фрегата 1824 года.



Чертеж 20-пушечного брига 1820—1824 гг.

дии и Померании и особенно под Данцигом. Корабельный флот в составе 10 кораблей и 5 фрегатов под командой адмирала Тета совместно с англичанами с большим успехом действовал в Немецком море, а эскадра вице-адмирала Кроуна в 6 кораблей была послана к берегам Голландии. Морская пехота и флотские команды, свезенные на берег в количестве 3 тысяч, заняли острова Бевеленд. Одним словом, моряки, несмотря на „мнимое" состояние флота, вполне успешно и добросовестно исполняли все поручения и на море и на берегу. Но, кроме этих морских и совместных операций, гвардейский экипаж и 75-й флотский (Черноморский) участвовали в сухопутном походе против Наполеона, действуя совместно с понтонными и пионерными ротами, а также принимали участие во взятии Парижа. После отечественной войны флот выходил в море лишь изредка для практики и то в очень ограниченном количестве судов.

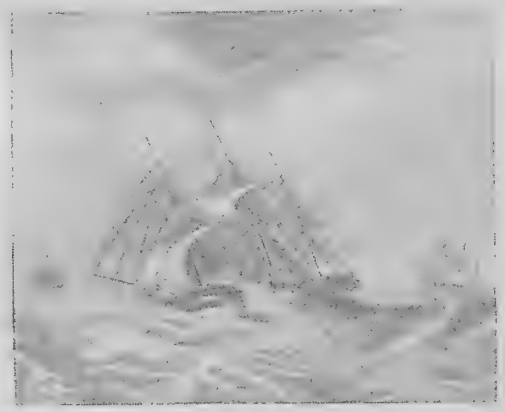
В этот период застоя военных действий начались мирные плавания, положившие прочное основание дальнейшему развитию морского дела на Руси — это были кругосветные путешествия или, по-тогдашнему, „дальние вояжи" наших моряков. Эти вояжи состоялись лишь благодаря содействию русских патриотов, поддержавших проект Крузенштерна, поданный им еще в начале 90-х годов XVIII века; при Павле

[1] Недостаток команд был столь велик, что на „Всеволоде" оказалось много ополченцев, которые были первый раз в море; их даже не успели переодеть в матросское обмундирование.

на предложение Крузенштерна посмотрели как на слишком смелую и рискованную авантюру. Теперь, наконец, экспедиция состоялась; для нее были куплены в Англии два небольших судна, названные „Надежда" и „Нева"; одним командовал капитан-лейтенант Крузенштерн, а другим — капитан-лейтенант Лисянский. При снаряжении судов недоверие к русским морякам было настолько велико, что один из старейших адмиралов советовал вместо якобы неспособных к дальнему плаванию русских матросов нанять англичан.[1] Такой взгляд на наших моряков является печальной данью того времени и результатом недоверия ко всему русскому со стороны русского морского министра. Но, к счастью, это предложение не было принято, и матросами пошли лишь наши русские люди с большим успехом выполнившие порученное им дело. Крузенштерн в 1803 г. вышел из Кронштадта с грузами, принадлежавшими Русско-Американской компании, для наших колоний в Америке.[2] Плавание продолжалось три года и послужило началом целого ряда кругосветных путешествий, выработавших тот личный состав, который в последующие десятилетия покрыл новой славой имя русского моряка.

Гребцы военного флота начала XIX века.

В числе командиров этих судов был учитель флота Михаил Петрович Лазарев, воспитавший целые поколения лучших моряков. Если вследствие разрушительной деятельности морских министров Чичагова и Траверсе и явного непонимания этого Александром боевое значение флота на время упало, то благодаря частному почину и любви моряков к своему делу было предпринято много научных плаваний вокруг света, в Ледовитые океаны, Северный и даже Южный. Несколько экспедиций Лазарева (Андрея Петровича) Литке, Анжу, Врангеля дали описания нашего дальнего Севера и много способствовали развитию русского мореплавания.



Фрегат „Крейсер" и шлюп „Ладога" у берегов Америки.

Во времена Чичагова и маркиза де-Траверсе иностранцам настолько отдавали во всем предпочтение и они пользовались такими преимуществами, что распространился слух, будто бы, по требованию Англии,

---

[1] Биографический очерк „Адмирал И. Ф. Крузенштерн". СПБ., 1869, стр. 8.

[2] Имеются в виду Аляска и Алеутские острова, которые с 1741 г. по 1867 г. принадлежали России. Аляску и Алеутские острова открыли Чириков и Беринг в 1741 г. во время второй экспедиции Беринга. Следовательно, русские первыми из европейцев посетили эти края, и потому Россия с полным основанием присоединила их к себе. В 1799 г. возникла Русско-Американская компания, имевшая целью эксплоатировать звероные богатства Севера. В 1867 г. царское правительство продало Аляску и Алеутские острова США за 7 200 000 долларов. (*Прим. ред.*)

наш флот решено уничтожить, и что это решение приводится в исполнение маркизом де-Траверсе. К счастью для флота, вследствие болезни маркиза управление министерством перешло к Антону Васильевичу Моллеру, опытному русскому моряку, прошедшему большой и разнообразный служебный путь. В царствование Александра он не мог сделать многого, не мог уничтожить беспорядки и злоупотребления, пустившие глубокие корни в морской администрации; маркиз де-Траверсе, несмотря на болезнь, продолжал числиться морским министром. По вступлении же в должность управляющего морским министерством, Моллер мог действовать решительнее, и он не пожалел родного брата — главного командира Кронштадтского порта, уволив его от службы „за непростительные беспорядки, явное нерадение к службе и противозаконные действия".

Для характеристики деятельности маркиза по управлению министерством приведем следующее письмо к Николаю I бывшего моряка Штейнгеля (декабриста), который в это время сидел в заточении в крепости и, не имея никакой надежды на помилование, писал лишь, горя любовью к родному ему, по прежней службе, флоту (он вышел в отставку в 1810 г.): „По адмиралтейскому регламенту великого Петра, едва корабль заложится на стапеле, должно раздать по некоторым мастерским пропорции, дабы ко дню спуска все принадлежности к вооружению были в готовности. Во все время министерства маркиза де-Траверсе сего не наблюдалось; корабли ежегодно строились, отводились в Кронштадт и нередко гнили, не сделав ни одной кампании; и теперь более 4 или 5 нельзя выслать в море, ибо мачты для сего переставляются с одного корабля на другой; прочие (суда), хотя число их и не малое, не имеют вооружения. И так переводится последний лес, тратятся деньги, а флота нет. В 1797 г. выходило 27 кораблей всем вооруженных; в 1801 г. готовилось 45 вымпелов. Можно сказать, что прекраснейшее творение Петра I маркиз де-Траверсе уничтожил совершенно. Теперь на случай войны некого и не с кем выслать в море, кроме вновь принятого Сенявина, контр-адмирала Рожнова, нескольких капитанов и весьма немногих офицеров из тех, кои были в экспедициях и волонтерами в английской службе. Между тем у соседнего государства (Англии) эта часть в совершенной исправности всегда была и теперь существует".

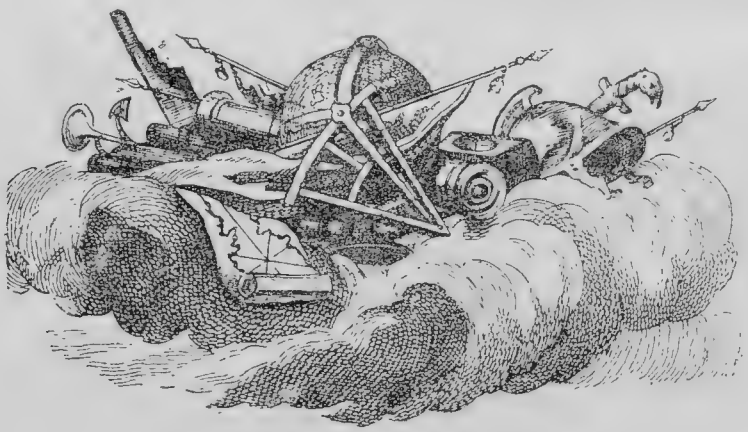
Постановка на якорь с шпрингом (т. е. имея канат с носу и с кормы, чтобы повернуться бортом куда угодно).

При всей своей резкости оценка официальной стороны дела сделана Штейнгелем совершенно верно.

Военный историк М. И. Богданович так отзывается о состоянии флота в царствование Александра I: „Беспрерывные войны, веденные Россией с 1805 по 1815 г., заставляя правительство обратить исключительное внимание на умножение и содержание военно-сухопутных сил, были причиной тому, что наш флот оставался в небрежении. Исправление старых кораблей и постройка новых почти прекратились по недостаточности сумм, отпускаемых на содержание флота. Наши моряки, выходя

из портов с ветхими судами, едва могшими держаться в море, действовали успешно против шведов в Балтийском море и против турок в Архипелаге, но такое состояние флота угрожало совершенным разрушением нашей морской силы. Александр I не занимался этой частью и, мало ценя подвиги моряков, благоволил только к одному из них — Павлу Васильевичу Чичагову, да и тот обратил на себя внимание государя заслугами не морского характера".

Итак, в первой четверти XIX века, несмотря на то, что флот был признан „м н и м ы м", и граф Воронцов, которому было поручено призвать его „к подлинному бытию", высказался, что нам нужен флот только для охраны берегов и господства на Балтийском море, а что „посылка наших эскадр в Средиземное море и другие дальние экспедиции стоили государству много, делали несколько блеску и пользы никакой, — все-таки вскоре пришлось послать наши эскадры и из Балтийского и из Черного моря в Средиземное, где наши моряки не раз доказали свое далеко н е м н и м о е б ы т и е. Сенявинская кампания, окончившаяся из-за ошибок политики и бесконечных перемен в группировке государств продажей наших судов и даже полученных в боях в Средиземном море трофеев за бесценок, все-таки не образумила Александра и не заставила его понять все значение для России могучего и вполне активного флота. Несколько раз корабельному флоту были предъявлены очень серьезные задачи, и каждый раз он с честью выполнял их. Из ложно понимаемой экономии при маркизе не делались мачты для вновь построенных судов, и они не могли ходить в море, гнили совершенно непроизводительно в портах; такая экономия слишком дорого обошлась в окончательном результате, так как личный состав, не имея достаточной практики в морском деле, расходовался совершенно бесполезно. Величайшим счастьем для нашего отечества было то, что часть личного состава, не видя поддержки на строевом военном флоте, сумела развить свои морские способности на судах Русско-Американской компании, правда, мало отличавшихся по своей организации от военных, и на военных судах, ходивших в кругосветное плавание. Из этой чисто морской школы вышли будущие руководители флота: Крузенштерн, Лисянский, Беллинсгаузен, Головнин, М. Н. Васильев, Дохтуров, Невельской, Казарский, Рикорд, Грейг, Литке, Врангель, Путятин, Нахимов, Истомин, Корнилов, и Михаил Петрович Лазарев. Эти лица спасли русский флот от полного уничтожения и, еще более прославив его, дали крепкий деловой уклон воспитанию подрастающего поколения моряков.



VIII. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ РУССКОГО ФЛОТА В XIX ВЕКЕ, ДО КРЫМСКОЙ ВОЙНЫ

В 1825 г. был создан „комитет образования флота“, состоявший, под председательством вице-адмирала Моллера, из членов: вице-адмиралов Сенявина, Пустошкина и Грейга, контр-адмирала Рожнова, капитанов-командиров Крузенштерна и Беллингсгаузена. Как и его предшественнику, комитету было повелено отделить излишество, оставить полезнейшее, пополнить недостаточное, ускорить ход дел и выяснить отношения экспедиций к Адмиралтейств-коллегии и адмиралтейскому департаменту. [1]

Злоупотребления и казнокрадство, сделавшиеся в последние годы царствования Александра обычным явлением на флоте, вследствие слабости управления и бездействия лиц, управлявших делами морского ведомства, создали у Николая I мысль поставить во главе морского управления человека, высоко стоящего в общественном положении и чуждого морской среде, а следовательно не имеющего причин для лицеприятия и пристрастия из видов дружбы или родственных отношений.

Из приведенного выше списка флагманов видно, что теперь к делу преобразования флота были призваны боевые и действительно знающие дело моряки, но, кроме них, был назначен человек, совершенно чуждый флоту — генерал-адъютант князь А. С. Меншиков, сделавшийся вскоре главным вершителем дел в морском ведомстве, которым он и заправлял в продолжение всего царствования Николая I. Как увидим дальше, деятельность Меншикова послужила скорее регрессу во флоте, когда после первых лет активной и славной деятельности он очутился на попечении нелицеприятного Меншикова.

Новый комитет сразу установил: в 1825 г. по спискам числилось в Балтийском флоте 15 кораблей, 12 фрегатов и 31 военное судно меньших рангов, а в действи-

---

1 Д. И. Завалишин в своих записках (изд. в 1906 г.) приводит оригинальную подробность, характеризующую многие наши русские преобразовательные комитеты. А именно: в комитет образования флота был приглашен М. П. Лазарев, который после первого же заседания рассерженный пришел к Завалишину, говоря, что подает в отставку: „тут нечего делать“.—Что случилось?—спрашивает Завалишин. „Вообразите, первый вопрос, какой задали комитету образования флота, — это какие дать кивера морякам“. Так что вместо преобразований комитет занимался пустяками: петличками и выпушками.

тельности исправных было лишь 5 кораблей, 10 фрегатов и 15—20 меньших судов; в гребном флоте было до 50 канонерских лодок и иолов, но большая часть их пострадала от времени и от наводнения в минувшем году. Состав Черноморского флота был намного лучше, так как главным командиром его с 1816 г. был энергичный, знающий адмирал А. С. Грейг, о котором нам приходилось уже упоминать. Он создал на Черном море могучую силу благодаря честному отношению к вверенному ему делу.

Уже в 1827 г. наш флот мог сражаться совместно с англо-французской эскадрой, удивляя союзников своим блестящим боевым состоянием. В Наваринском бою 8 ок-

Наваринский бой 8 октября 1827 года.

тября наша эскадра в составе 4 кораблей и 4 фрегатов под командой контр-адмирала Гейдена на глазах моряков всего мира заслужила особую похвалу. В этом бою особенно отличился корабль „Азов", которым командовал М. П. Лазарев. Вновь русский флот оперировал в Средиземном море, и вновь русские моряки оказались на высоте положения.

После Наваринской победы русский флагман оказался в очень тяжелом положении, находясь в Средиземном море далеко от России. Наши союзники хотя и должны были, согласно Лондонскому трактату, действовать с нами совместно и их посланники были даже отозваны из Константинополя, но втайне от нас они дали понять турецкому правительству, что это делается только для удовлетворения России, а что Англия и Франция не питают враждебных намерений против Турции. Начальники союзных эскадр, не сочувствовавшие Греции, старались сколь возможно

парализовать все направленные к пользе греков действия Гейдена, которому свое правительство предписывало во что бы то ни стало сохранять с союзниками согласие и дружбу. В Греции началась борьба партий, много затруднявшая умиротворение края. Такое положение дел требовало от начальника русской эскадры большого такта и уменья действовать, соблюдая интересы своего правительства и покровительствуемой Греции, не нарушая, хотя бы наружно, согласия с союзниками.

В октябре 1828 г. русская эскадра была усилена отрядом контр-адмирала Рикорда, состоявшим из 4 кораблей, 3 фрегатов и 2 бригов. Нужно было блокировать Константинополь, не допуская подвоза продовольствия в столицу. Это было блестяще выполнено русскими моряками.

Наваринский бой 8 октября 1827 года.

Положение русских флагманов было очень тяжелое, но они оказались достойными преемниками Ушакова, Сенявина и с честью носили русский флаг на Средиземном море, не раз видавшем славу русского флота.

Спрашивается: как же это приведенный во времена Александра к состоянию мнимого существования флот теперь сразу оказался действительно существующим и к тому же обученным не хуже английского и даже французского? Ответ ясен и прост: Чичагов и маркиз де-Траверсе, почти уничтожив материальную часть флота — суда, не убили энергии и любви к морю в личном составе, который, будучи руководим своими учителями: Сенявиным, Грейгом и Лазаревым, сразу смог проявить себя блестящими результатами. Создать суда не долго, а на воспитание хорошего личного состава требуется очень много времени. На наше счастье, труды учителей были потрачены не даром.

По окончании изнурительной морской войны 1828—29 гг. наступили тягостные годы чумы в Севастополе и на юге России, что особенно разрушительно сказалось на снаряжении и запасах порта, так как из-за заразы были прекращены все поставки.

В 1832 г. во главе управления Черноморским флотом стал Михаил Петрович Лазарев, сначала в должности начальника штаба, а затем и главного командира. Война и чума настолько подточили хозяйство флота, что с трудом был снаряжен один фрегат „Штандарт", на котором отправился в Александрию посланник Муравьев. Тем не менее, когда на следующий (1833) год обстоятельства потребовали этого, целая эскадра, в составе 9 кораблей, 4 фрегатов и 20 меньших судов, явилась в Константинополь, чтобы продемонстрировать союз с Турцией.

Деятельность флота в годы 1825—1855 можно разделить на два резко отличающихся друг от друга периода. Один, составлявший первое десятилетие, справедливо назвать преобразовательным и военным — флот совершенствуется во всех отношениях, численный состав его увеличивается, качество судов заметно улучшается, для подъема образовательного уровня личного состава преобразовываются морские учебные заведения. Этот период вписал в список славного прошлого флота новые победы: при Наварине, Анапе, Варне, Сизополе, Мессемврине. Бой брига „Меркурий" с двумя турецкими кораблями дал немало примеров мужества и стойкости моряков русского флота в лучшие его времена. Второй период, обнимающий два последние десятилетия, резко отличается от первого.

Бой 18-пушечного брига „Меркурий" 14 мая 1829 г. с двумя турецкими кораблями — в 120 пушек и 74 пушки.

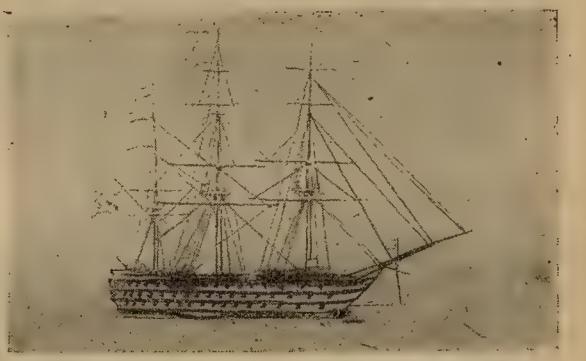
Политические события последующих 20 лет не потребовали активного участия флота, который, совершая обычные практические плавания, преимущественно в своих водах, совершенствовался с внешней стороны. Наружный порядок был безукоризнен. В таком же блестящем виде представлялись и все дела по управлению морским ведомством в ежегодных отчетах князя Меншикова, единолично управлявшего флотом и упоенного сознанием своего собственного величия.

Между тем действительность была совсем иная; так, в отчете за 1853 г. сын Николая I Константин, вступивший в управление морским ведомством, нашел возможным сказать печальную истину о том, что „материальная сила нашего флота много уступает качествами своими флотам иностранным. Свойство леса, постройки, неимение винтовых двигателей, меньшая быстрота хода, такелаж, артиллерия, снаряды, всякое ручное оружие и пр. суть предметы, в которых мы не можем соперничать с флотами английским, французским и американским". Далее в этом отчете указывалось на несоразмерно большое число гражданских чиновников в морском ведомстве, сравнительно с боевым составом флота. Оказывается, на 25 человек, могущих вступить в бой, было по одному лицу, занятому канцелярским делопроизводством. Были проведены некоторые второстепенные реформы в организации управления флотом и в порядке отчетности.

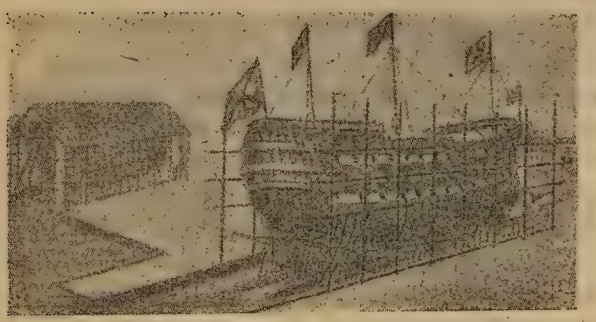
Гавани Кронштадта после наводнения 1824 года. Средняя гавань.

Гавани Кронштадта после наводнения 1824 года. Военная гавань.

Линейный корабль, идущий в полветра под полными парусами.



120-пушечный корабль „Двенадцать апостолов".

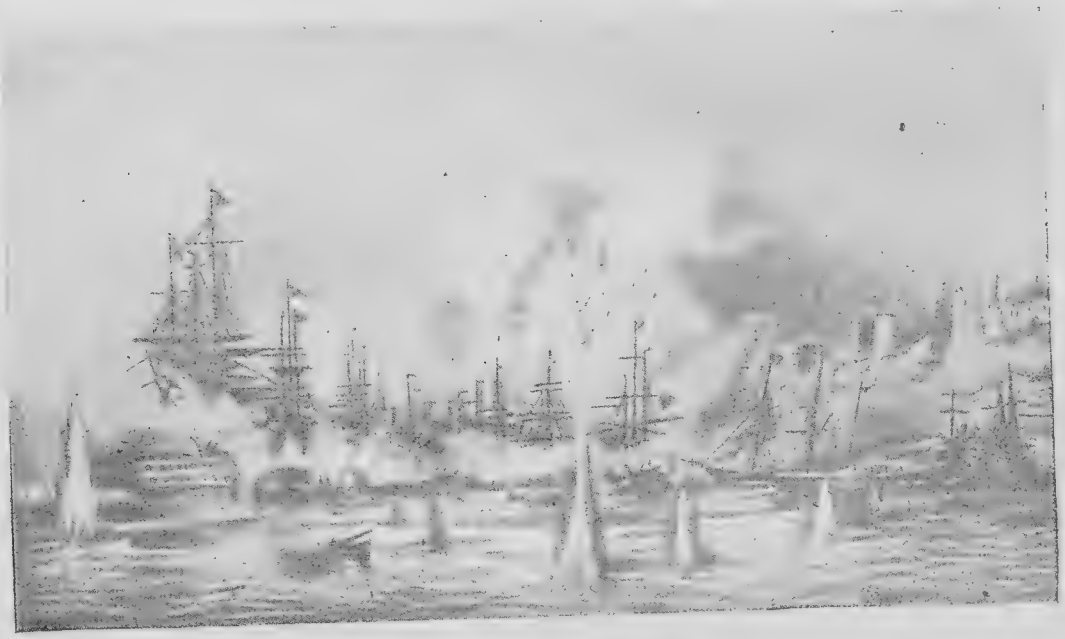


Спуск на воду 120-пушечного корабля.

54-пушечный фрегат „Сизополь".

Но события вели не к мирному развитию и улучшениям, а к неожиданной и пагубной по последствиям Крымской кампании. Россия, экономя последние годы на перевооружении армии новым ружьем, а флота паровым двигателем, оказалась далеко позади остальных государств в снабжении наших сухопутных и морских сил и в конечном результате потерпела поражение в Севастопольскую войну.

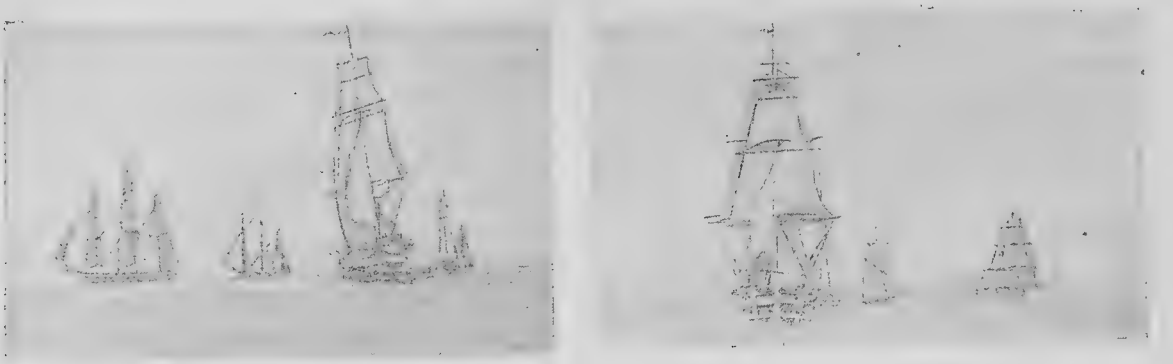
Еще Черноморский флот, благодаря самостоятельности, предоставленной адмиралу Лазареву, был в лучших условиях. Постоянные боевые плавания у берегов Кавказа и талантливое управление энергичного главного командира были хорошей школой для черноморцев. Но отсутствие паровых судов решило участь Черноморского флота, спевшего свою лебединую песнь в Синопском бою 18 ноября 1853 г.,



Синопский бой 18 ноября 1853 года.

который иностранцы и наши отечественные скептики, повторяя слова тогдашних врагов, всячески стараются умалить. Синопский бой показал безусловное превосходство нашего флота над ожидавшимся на Черном море врагом — турецким флотом. На Балтийском море хозяйничали англичане, но те больше нападали на беззащитные места. Затем безрезультатно бомбардировали Свеаборг, а подходя к Кронштадту, английский адмирал Непир хвастал, что позавтракает в Кронштадте, а обедать будет в Петербурге. На деле вышло иначе. Английская эскадра, подходя к Кронштадту, выслала вперед два парохода, которые натолкнулись на наши пороховые мины и после взрыва их, не причинившего вреда пароходам, встали на якорь, а за ними встала и вся остальная эскадра и дальше не пошла.

Черноморские моряки, руководимые учениками Михаила Петровича Лазарева Нахимовым, Корниловым и Истоминым, хорошо знали парусное дело и, поистине, были хозяевами на Черном море. Но Черноморский флот после Синопа принужден был запереться в бухтах многострадального Севастополя, когда на Черное море против наших 12 исключительно парусных кораблей явились союзники, имея 24 ко-



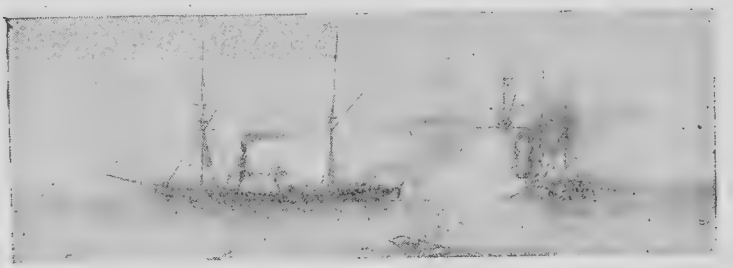
Черноморская эскадра во время маневрирования. (По карандашному рисунку худ. Айвазовского).

рабля и 55 фрегатов, в числе которых были 6 кораблей с винтовым двигателем, да еще несколько больших пароходов, смело могущих вести в бой каждый по 3 корабля.

Бомбардирование Севастополя с моря 5 октября 1854 года.

Город был почти беззащитен, флот немощен против столь сильного противника, поэтому, затопив у входа на рейд часть наших старых кораблей, всю морскую артиллерию и моряков перевели на берег, чтобы защищать город, укрепления которого существовали только на бумаге. Русские черноморские моряки своей кровью доказали во время 11-месячной беспримерной в истории осады, что они смерти не боялись. Гораздо легче раз-другой встретить смерть лицом к лицу, чем постоянно, в течение ряда месяцев, быть под градом снарядов.

Не создав своевременно парового линейного флота, мы много сэкономили на этом, но гораздо больше потеряли при ликвидации дела. Престижу России был нанесен тяжкий удар, и мы должны были на многие годы отказаться от Черноморского флота.



Взятие пароходом „Владимир“ турецкого парохода „Первез-Бахри“ 5 ноября 1853 года.

Сокращение штатов после войны и прочие меры разогнали личный состав, который рассеялся по всевозможным службам, чуждым флоту, а ведь он воспитывался в течение десятков лет усилиями лучших представи-

телей нашего флота. Стали заботиться о воспитании матроса и в доказательство ссылались на иностранные авторитеты, но если бы в достаточной степени была изучена наша русская морская история, то в ней и в более раннюю, чем за границей, эпоху нашли бы указания на мнения наших учителей-моряков о воспитании рядового моряка. Приведу по этому случаю рассказ из статьи „Фрегат Бальчик", где автор Зарудный очень талантливо описывает личность адмирала Павла Степановича Нахимова. Эта статья была напечатана в „Морском Сборнике" за 1856 год. Автор приводит речь, которую сказал Павел Степанович молодому пылкому офицеру, обиженному командиром и пришедшему к нему просить перевода на другое судно: „...нужно иметь более героизма и более обширный взгляд на жизнь, а в особенности на службу. Пора нам перестать считать себя помещиками, а матросов крепостными людьми. Матрос есть главный двигатель на

Черноморский флот в 1852 году.

военном корабле, а мы только пружины, которые на него действуют. Матрос управляет парусами; он же наводит орудие на неприятеля, матрос бросится на абордаж, ежели понадобится; все сделает матрос, ежели мы, начальники, не будем эгоистами, ежели не будем смотреть на службу, как на средство для удовлетворения своего честолюбия, а на подчиненных, как на ступень для собственного возвышения. Вот кого нам нужно возвышать, учить, возбуждать в них смелость и геройство, ежели мы не себялюбцы, а действительно слуги отечества. Вы помните Трафальгарское сражение? Какой там был маневр, вздор-с! Весь маневр Нельсона заключался в том, что он знал слабость неприятеля и свою силу. И не терял времени, вступая в бой. Слава Нельсона заключается в том, что он постиг дух народной гордости своих подчиненных и одним простым сигналом возбудил запальчивый энтузиазм в простолюдинах, которые были воспитаны им и его предшественниками. Вот это воспитание и составляет основную задачу нашей жизни; вот чему я посвятил себя, для чего тружусь неусыпно и, видимо, достигаю своей цели: матросы любят и понимают меня; я этой привязанностью дорожу больше, чем отзывами каких-нибудь

Черноморский фрегат.

120-пушечный корабль Черноморского флота под парусами.

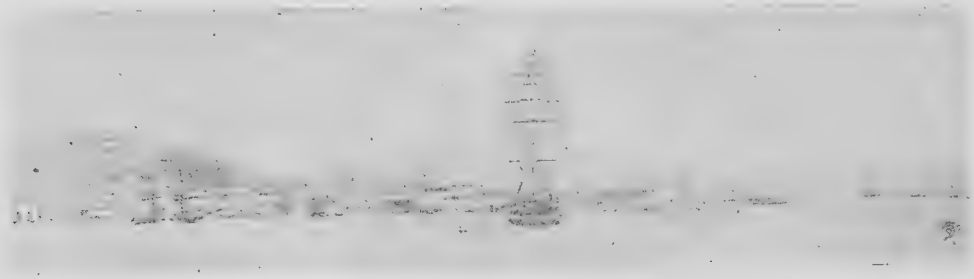
120-пушечный корабль Черноморского флота „Три святителя".

84-пушечный корабль Черноморского флота „Султан Махмуд".

Бой фрегата „Флора" с 3 турецкими пароходами.

44-пушечный фрегат Черноморского флота „Флора".

чванных дворянчиков-с. У многих командиров служба не клеится на судах оттого, что они неверно понимают значение командира и презирают матроса, забывая, что у мужика есть ум, душа и сердце так же, как у всякого другого. А вы думаете,



Вид Севастополя с Павловской батареи.

что матрос не заметит этого? Заметит лучше, чем наш брат. Мы говорить умеем лучше, чем замечать, а последнее — уже их дело; а каково пойдет служба, когда все подчиненные будут наверное знать, что начальники их не любят и презирают их? Вот настоящая причина того, что на многих судах ничего не выходит и что некоторые молодые начальники одним только страхом хотят подействовать. Могу вас уверить, что так. Страх подчас хорошее дело, да согласитесь, что ненатуральная

Боевые взрывы первых русских мин на Кронштадтском рейде в войну 1853-1855гг.

вещь несколько лет работать напропалую ради страха. Необходимо поощрение сочувствием: нужна любовь к своему делу-с, тогда с нашим лихим народом можно такие дела делать, что просто чудо. Удивляют меня многие молодые офицеры: от русских

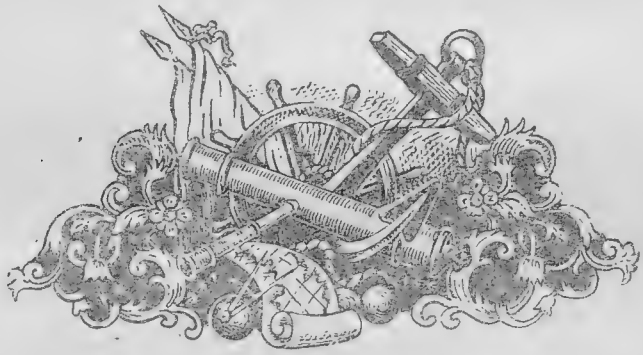
Суда Черноморского флота буксируют из Николаева в Севастополь плавучий док.

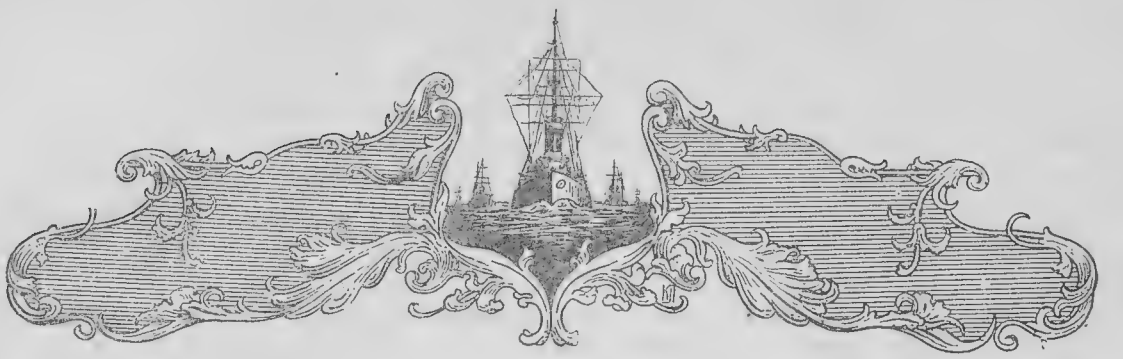
отстали, к французам не пристали, на англичан также не похожи; своим пренебрегают, чужому завидуют и своих выгод совершенно не понимают. Это никуда не годится".

И в результате Павел Степанович, как специалист и превосходный практик, быстро достигал своей главной цели: приучить и приохотить подчиненных ему матросов и офицеров к военно-морскому ремеслу. Замечательно тоже, что те офицеры, которых другие начальники списывали, как плохих, нередко, попав под мудрое руководительство Павла Степановича, сразу превращались в хороших и знающих моряков. Эту особенность воспитал в нем Михаил Петрович Лазарев, который многих плохих офицеров сделал хорошими; как особенно яркий пример, укажем на Владимира Алексеевича Корнилова, который был аттестован никуда не годным офицером, а, попав под начало Лазарева, стал выдающимся моряком, героем Севастопольской обороны.

Действительная школа личного состава есть величайшее дело при воспитании флота, и на воспитание денег нечего жалеть: все вернется сторицей в нужную минуту.

Нахимов был душой севастопольской обороны, его смерть от вражеской пули была тяжелой утратой. Через несколько месяцев после этого трагического случая пал и Севастополь. Героическая эпопея севастопольской обороны является замечательной страницей в истории русского флота. Эта оборона заставит еще многие годы поражаться русскому долготерпению, которое имело основу в понимании долга перед родиной.





IX. БРОНЕНОСНОЕ СУДОСТРОЕНИЕ В РОССИИ. ПОЯВЛЕНИЕ НОВЫХ КЛАССОВ КОРАБЛЕЙ И БОЕВЫХ СРЕДСТВ

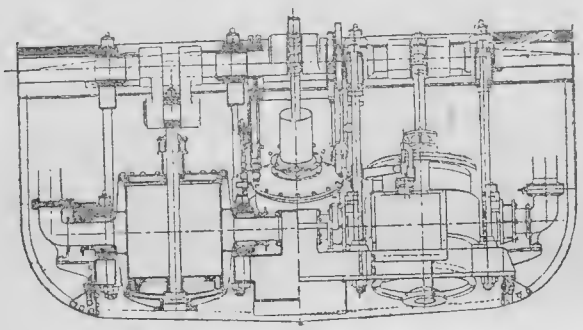
Война на юге клонилась к печальной для России развязке. В августе 1855 г. пал Севастополь, и затем в Париже конгресс европейских держав решил участь всей кампании. Россия потеряла устье Дуная, которое было отдано Румынии. Черное море было объявлено свободным для торговли всех народов. России запрещалось иметь военный флот на Черном море.

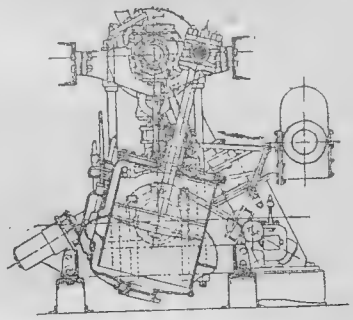
Итак, Россия лишилась права усиливать свой Черноморский флот, который остался только для охранения Кавказского побережья и, конечно, утратил свое боевое значение. Балтийский флот хотя и не был разгромлен противниками, но оказался слишком слаб в сравнении с флотами остальных держав. Дело возрождения флота заключалось в строительстве парового флота и артиллерийском перевооружении.

Строительство паровых судов в России началось еще и ранее, но эти суда запоздали к Крымской кампании. В 1848 г. был построен винтовой фрегат „Архимед", но он разбился в 1850 г., затем было приступлено к постройке 2 винтовых фрегатов и переделке 3 парусных кораблей в винтовые, но механизмы запоздали и были конфискованы с началом войны. Наши адмиралтейства и казенные заводы не могли строить винтовые суда, а частные судостроительные и механические заводы, по слабости сил, не могли оказать серьезной помощи в этом деле; в хороших техниках был крайний недостаток, и сами судостроители не имели достаточной опытности. Тем не менее в два года было построено у нас, в России, 75 винтовых канонерских лодок, 14 винтовых корветов, и, кроме того, началась постройка 8 винтовых кораблей, 3 фрегатов и 3 клиперов, спущенных на воду по окончании войны. Спешность работ, доходившая до крайнего напряжения, не позволяла держаться какой-либо определенной системы и заставляла пользоваться всяким удобным средством, ведущим к цели; случалось, что части одного и того же механизма изготовлялись на разных заводах, и это неминуемо отзывалось на прочности и мореходных качествах судов, но быстрое создание их своими, русскими, средствами приносило большую государственную пользу в том отношении, что показывало возможность обойтись без помощи иностранцев. Постепенно всех иностранцев-техников на наших заводах заменили русскими, а при постройке судов

на заграничных заводах ставили обязательное условие, чтобы при выполнении наших заказов русские техники и судостроители допускались беспрепятственно.

Едва справились мы с переходом на винтовой двигатель, как техника морского дела выдвинула железное судостроение, а затем и броню. Стали строить, и вполне успешно, и броненосные суда. К заграничным заводам морское ведомство прибегало исключительно только для приобретения новых образцов для подражания. Железное судостроение требовало много новых усовершенствований; несмотря на это, меньше чем в два года в России были построены 10 мониторов и одна двухбашенная броненосная лодка. На будущее время было приказано все правительственные заказы по министерствам морскому, военному, путей сообщения и другим исполнять исключительно внутри государства, несмотря ни на какие затруднения или неудобства, которые это могло бы представить на первых порах. Деревянное судостроение требовало сравнительно очень малых изменений, во всяком случае эти изменения шли, так сказать, малым ходом, а тут за два десятилетия произошли две радикальные перемены, совершенно изменившие всю систему постройки судов.





Машина в 450 л.с. с качающимися цилиндрами, построенная Петербургским заводом в 1858 г.

Наряду с реформами в судостроении подвергся значительным изменениям и вопрос комплектования флота.

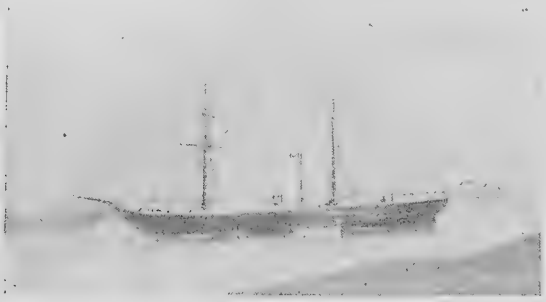
За сокращением Балтийского флота и упразднением Черноморского оказался избыток в офицерском составе, который в 1859 году составлял около 800 человек. Стали всячески поощрять переход командного состава в коммерческий флот, так как, будучи в запасе, офицеры могли быть полезны военному флоту в случае войны.

Флот развивался, но очень медленно, а потому офицеров оставался очень долго большой избыток, из них большинство служило на берегу и даже в других ведомствах. Хуже всего было то, что они занимали вакансии по старшинству производства.

Рядовых матросов к концу войны 1853—1855 гг. состояло 125 тысяч, из коих нестроевыми числилось 65 тысяч. Реформы, конечно, коснулись этих чинов, не несших морской службы, вследствие чего наборы значительно сократились; так, в 1867 г. во флоте состояло 85 тыс., на следующий год—60 тыс., в 1865 г.—40 тыс., в 1870 г.—21 тыс., а затем численный состав из-за приготовлений к турецкой войне и из-за самой войны увеличился.

Но если были лишними и даже вредными для дела те офицеры, которые, не служа, числились во флоте, то для остальных была великолепная практика благодаря

начавшимся вновь усиленным плаваниям судов и отрядов в заграничных водах, и особенно поучительны были плавания на Дальний Восток.



Пароход-фрегат „Рюрик". Построен в 1852 г.

Первоначальная идея посылать русские военные суда в дальнее плавание принадлежит Петру I; так, например, он хотел послать экспедицию на остров Мадагаскар. Затем в 1780 г. начали снаряжать для кругосветного плавания экспедицию под начальством Муловского, но и этой экспедиции не суждено было отправиться из-за начавшейся войны со шведами. Только в начале XIX века, и то по частному почину, начались плавания военных судов. Вторым кругосветным плаванием русских моряков (после плавания фрегатов „Надежда" и „Нева" в 1803—1806 гг.) было плавание шлюпа „Диана" под командой одного из образованнейших моряков — капитан-лейтенанта В. Головнина.

Выйдя в июле 1807 г. из Кронштадта, „Диана" 21 апреля 1808 г. достигла мыса Доброй Надежды и зашла в английский порт для отдыха, но англичане, несмотря на то, что судно шло с научными целями, объявили его пленным, не посчитавшись с тем, что у командира была особая бумага от английского правительства о свободном пропуске на случай войны с Россией. Тем не менее представители власти на мысе Доброй Надежды захотели получить еще особое уведомление из Англии, а так как ответа оттуда не было в течение 13 месяцев, то Головнин, судно которого стояло с отвязанными парусами под стенами английской крепости, среди английских военных судов, воспользовался свежим ветром, обрубил канаты и под штормовыми парусами в сумерках вышел из залива, избегнув таким образом дальнейшего плена. Но судьба еще раз зло подшутила над Головниным: делая промер на Курильских островах, он был внезапно захвачен японцами, у которых протомился еще 2 года. Первая неудача, как всегда, не остановила русского дела, и наши суда продолжали плавать на Дальний Восток уже много чаще.

Винтовой фрегат Балтийского флота „Громобой". Построен в 1858 году.

Вообще открытия наших моряков на Дальнем Востоке являются первыми в этих краях. Напомним, русский моряк Беринг открыл, что Азия и Америка — два материка. Пролив и прилежащее море названы в честь его Беринговыми. (И опять эта экспедиция Беринга была задумана Петром I, но только смерть Петра задержала отправление экспедиции.)

С 1852 г. начинается усиленная посылка русских военных судов в заграничное плавание и особенно в Тихий океан. Безусловно много пользы принесли обучению личного состава продолжительные и дальние переходы, благодаря чему русский флот оказался на должной высоте, когда весной 1863 г. политические

111-пушечный винтовой корабль „Николай I". Построен в г. Петербурге в 1860 г. Машина в 600 л. с.

Винтовой фрегат Балтийского флота „Дмитрий Донской".

события грозили войной с Англией и Францией, желавшими вмешаться в наши дела с Польшей. При условии коалиции против нас двух главных морских держав наш Балтийский флот должен бы был в водах этого моря ограничиться лишь пассивной обороной отдельных пунктов. Между тем мы имели уже в то время в нашем флоте суда, способные померяться с лучшими судами иностранных флотов, имели опытных флагманов, командиров-офицеров и команды, а потому было бы неверно ограничиваться пассивной обороной, когда могли сами перейти в наступление. Был выдвинут проект посылки особой эскадры в Атлантический океан, чтобы действовать на главных мировых торговых путях и тем наносить материальный убыток Англии и Франции, а в случае если окажется возможным, то и нападать целой эскадрой на слабые места неприятельских колоний. Ту же задачу должна была выполнить и другая наша эскадра, находившаяся в Тихом океане.

Примеры из истории прежних морских войн и совершенные в то время подвиги наскоро снаряженных каперов южных штатов Америки служили ручательством в том, что вред, который подобные крейсера в состоянии были нанести неприятельской торговле, мог быть весьма значителен. Не подлежало сомнению, что в числе причин, заставлявших Англию столь настойчиво уклоняться от войны с Американскими Штатами, одно из первых мест, если не первое место, занимали опасения, возбуждаемые воспоминаниями об убытках, понесенных английской морской торговлей в минувшую войну с Америкой, а потому было основание надеяться, что появление наших эскадр в Атлантическом и Тихом океанах должно было иметь громадное влияние на мирное разрешение вопроса вмешательства морских держав в наши дела с Польшей. Велено было послать эскадру под командой контр-адмирала Лесовского в Атлантический океан, равно и эскадре контр-адмирала Попова собраться по другую сторону Америки в Тихом океане. Внезапное снаряжение и отправление этих эскадр, особенно первой, было настоя-

Железный корвет „Александр Невский". 1861 год.

Корвет „Варяг". 1862 год.

Пароход „Грозный".

щим морским экзаменом нашему флоту за период деятельности его после Крымской кампании. Очевидно, что не было бы достаточно мысли и решимости выполнить задуманное, если бы трудом предшествующих лет не были созданы суда и в особенности хорошо обученный личный состав, умевший хорошо управляться на новых судах и под парусами и под парами. Разработка самого предприятия также была возможна лишь благодаря массе сведений об иностранных портах и заграничных морях, сведений, приобретенных во время дальних плаваний наших судов и эскадр. Выполнение проекта требовало необыкновенной быстроты и соблюдения величайшей тайны. Необходимы были большие запасы в магазинах, и все это оказалось налицо. Быстрота и тайна снаряжения имели чрезвычайное значение при тогдашнем настроении враждебных нам кабинетов; они, получив все сведения о наших приготовлениях, могли бы постараться ускорить развязку польского вопроса, чтобы иметь возможность помешать выходу русских судов из Балтийского моря.

Эскадра контр-адмирала Лесовского состояла из фрегатов: „Александр Невский" (кап. I ранга Федоровский) и „Пересвет" (кап.-лейт. Копытов), корветов „Варяг" (кап.-лейт. Лунд) и „Витязь" (кап.-лейт. Кремер), клипера „Алмаз" (кап.-лейт. Зеленый), к которым присоединился находившийся в Средиземном море фрегат „Ослябя" (кап. I ранга Бутаков).

Суда вышли из Кронштадта поодиночке, под видом смены судов, крейсирующих у Курляндских берегов. 18 июля адмирал поднял флаг на фрегате „Александр Невский" и, снявшись с рассветом, соединился в Финском заливе с остальными судами эскадры. Суда прошли в Немецкое море, обогнули северную оконечность Шотландии и, переплыв Атлантический океан путем, мало посещаемым торговыми судами, бросили якорь 24 сентября на Нью-Йоркском рейде. Этот переход был совершен столь незаметно и удачно, что не только за границей, но и в России узнали о существовании эскадры контр-адм.

Верхняя открытая батарея на фрегате.

Лесовского из американских газет, когда русский флаг развевался уже на Нью-Йоркском рейде.

Одновременно с эскадрой Лесовского на противоположном берегу Америки была сосредоточена эскадра Попова в составе 6 русских кораблей.

Это внезапное появление двух сильных русских эскадр в портах Американских Штатов, лежащих в двух океанах, разделяющих оба великих континента, произвело тем более сильное впечатление, что оно было совершено неожиданно. Действительно, в первый раз со времени основания русского флота часть его показалась в дальних морях в ту минуту, когда готовившийся союз двух сильнейших морских держав угрожал нападением на наши собственные берега. Готовность напасть на территорию врага всегда удержит его от нападения на наши земли. Эта истина была

Пароход „Константин". Под командой капитана II ранга С. О. Макарова совершил ряд отважных поисков у турецких берегов и своими минными катерами неоднократно нападал на турецкие броненосцы, которые приводил в ужас. На переднем плане виден минный катер „Чесма", совершивший ряд успешных минных атак на турецкие корабли.

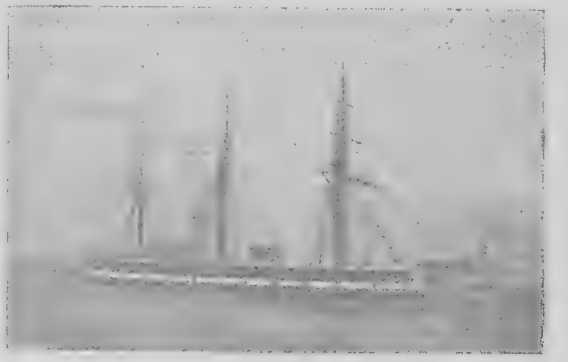
и будет верна до тех пор, пока будут существовать войны. В конечном результате, союз Англии и Франции не состоялся, и России было предоставлено самой разрешать польский вопрос без постороннего вмешательства. В этот период русский флот вполне оправдал возложенные на него надежды.

Но такой результат был хорош только потому, что не давал слишком долго раздумывать министерским политикам, которые всегда теряли только то, что было завоевано силою оружия. Последующие годы особенно реально подтвердили это. В 1863—1864 гг. началось быстрое развитие Японии, и последовали перевороты на Дальнем Востоке.

Конвенция 1867 г. подтвердила, что мы владеем половиной острова Сахалина, остальная же его часть была в 1875 г. присоединена к России в обмен на Курильские острова. В это время, в целях упрочения своего престижа на Востоке, нам было особенно необходимо иметь большую и сильную эскадру; но, как назло,

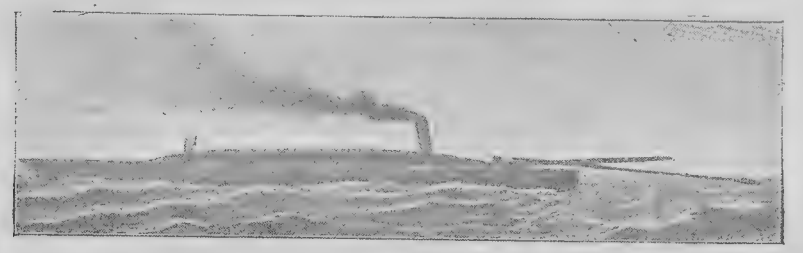
сделано было совершенно обратное: с 1865 г. число судов на Востоке из экономических соображений уменьшается. В 1865 г. там было пятнадцать судов, в 1866 г.— одиннадцать, а в последующие годы только: пять, три и шесть, тогда как именно эти годы были самыми решающими.

1867 год ознаменован еще большим несчастьем для России — Соединенным Штатам Америки были уступлены наши владения на американском континенте, а с ними мы лишились удобного открытого океанского побережья, которое чрезвычайно пригодилось бы нам, особенно в минувшую русско-японскую войну. Но тогда в видах экономии эта богатейшая часть материка была за бесценок отдана в чужие руки.



Броненосная батарея „Не тронь меня". 1864 г.

Почти в это же время военное судостроение сделало огромный шаг, а именно — произошел переход к железному и броненосному флоту, что явилось результатом боевого опыта. Крупные и решительные бои всегда лучшие доказательства последних боевых усовершенствований. Еще в 1854 г. французы построили три деревянные пловучие батареи, имевшие 4-дюймовую броню по борту. Хотя они принесли не больше вреда нашей Кинбурнской крепости, чем это могли сделать и небронированные суда, но сами-то они оказались почти неуязвимыми для наших снарядов. Сначала суда с броней считались годными только для прибрежного плавания, но постепенно стали строить и линейные корабли, деревянные с обшитыми броней бортами. Пушки на них ставились попрежнему небольшие и по бортам в батареях. Суда были парусные, но снабженные паровым, преимущественно винтовым, двигателем. Резкий переворот произвело двухдневное сражение американцев на Гемптонском рейде 8 и 9 марта 1862 года, во время которого произошла дуэль между двумя броненосными кораблями: бронированным фрегатом южан „Merrimac" и броненосным кораблем северян „Monitor", в которой ядра пушек оказались бессильными против брони.



Миноноска с шестовой миной.

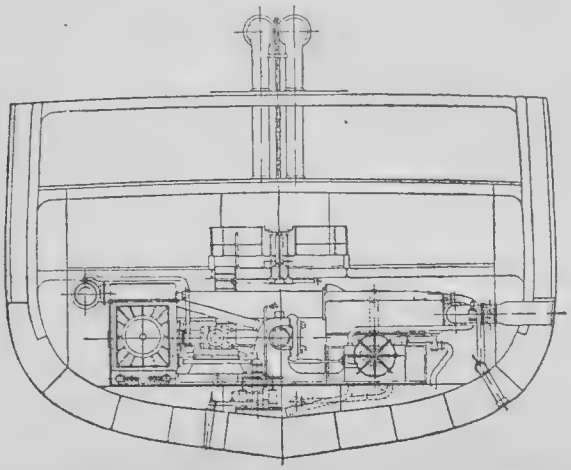
Батарея „Первенец". 1863 г.

Русские заводы были слабы для постройки крупных броненосных судов, тем не менее в 1861 г. морское министерство сделало первый опыт постройки небольшой броненосной лодки, названной „Опыт". Она была построена в С.-Петербурге

с подряда из английского и частью из русского железа, но имела только один носовой бруствер, обшитый броней в $4^1/_2$ дюйма. В этом же году было приступлено к постройке одного броненосца в Англии, и был построен „Первенец", который после спуска в августе 1863 г. пришел в Кронштадт.

При сооружении этого первого броненосца руководствовались следующими соображениями:

„1. Долг защиты отечества налагает на морское ведомство обязанность заботиться о безопасности наших берегов; поэтому необходимо обратить прежде всего средства на создание сил оборонительных, для охранения доступов к нашим прибрежьям, и потом уже начать сооружение судов, могущих переплывать моря и океаны.



Горизонтальная машина в 600 л. с. для фрегата „Князь Пожарский". 1869 г.

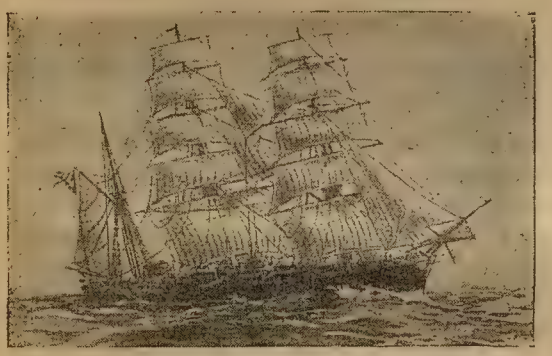
2. Относительно системы постройки блиндированных судов — из двух систем: ф р а н ц у з с к о й, состоящей в обшивке коваными плитами деревянного корпуса судна, и а н г л и й с к о й, в которой самый корпус строится из железа, — преимущество следует отдать последней в отношении прочности и долговечности, хотя первая из этих систем имеет на своей стороне преимущество в отношении скорости постройки, а также меньших издержек. Но это преимущество только кажущееся, ибо хотя первоначальная стоимость английских судов значительно превосходит стоимость французских, но зато железные суда могут служить несравненно долее деревянных, обшитых броней, и, следовательно, в экономическом отношении выгоднее этих последних. Будучи обязано заботиться о возможном уменьшении государственных расходов, морское министерство должно придерживаться исключительно системы железного судостроения, и хотя вначале медленность этого способа постройки поставит нас на более долгое время в положение беззащитности, но зато впоследствии, продолжая сооружать для нашего броненосного флота новые суда, которые будут постепенно усиливать его состав, а не заменять лишь суда, скоро приходящие в негодность, мы придем с меньшими издержками в более могущественное, как морская держава, положение, нежели если бы, увлеченные нетерпением и желанием создать скоро, мы приняли систему поспешных и недолговечных деревянных построек.

3. Железное судостроение должно быть прочно водворено в России; суда должны строиться русскими из русских материалов, чтобы нам не быть в этом важном деле в зависимости от иноземной промышленности и иностранных техников".

Первый броненосец для России был построен в Англии, но на заводе работали наши техники и даже мастеровые для обучения новому виду судостроения; броненосец обошелся 1 071 530 р.; этот тип броненосца получил у нас название *Батареи*. В 1862 г. по тем же чертежам в С.-Петербурге, на Галерном острове, стали строить вторую батарею „Не тронь меня", под наблюдением английских мастеров. Батарея строилась частью из английского, частью из русского железа. Броня была сделана

Крейсер II ранга „Крейсер". 1875 г. 1334 тонны, ход 12,5 узла.

Полуброненосный фрегат „Минин". 1878 г. 5940 тонн, ход 14,5 узла.



Клипер „Разбойник". 1878 г. 1334 тонны, ход 13,2 узла.

Клипер „Вестник". 1880 г. 1334 тонны, ход 12,7 узла.

Корвет „Рында". 1885 г. 2950 тонн, ход 14 узлов.

Корвет „Витязь". 1885 г.

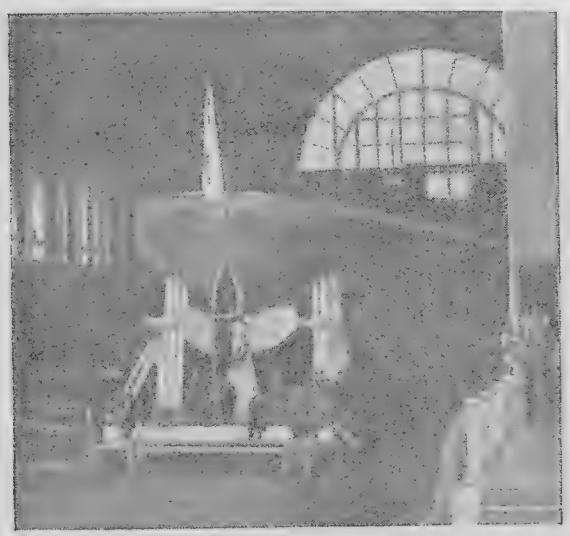
в Англии. Спуск состоялся в июне 1864 г., и вся работа обошлась 1 181 421 р. Вооружение проектировалось 16 восьмидюймовых нарезных орудий.

Эти две батареи были построены по английскому способу, но для ускорения дела решено было также соорудить два судна по французскому способу, т. е. деревянными с бортовой броней. Для этой цели были предоставлены заложенные в 1861 г. два фрегата „Севастополь“ и „Петропавловск“; их в конце 1862 г. начали переделывать, и они были готовы — первый в августе 1864 г., а второй — в августе 1865; при этом „Севастополь“ строился в Кронштадте и обошелся 2 028 531 р., машина изготовлена Ижорским заводом, а „Петропавловск“ — в Новом Адмиралтействе в С.-Петербурге, стоимость его — 1 776 068 р. Под парами фрегаты могли ходить со скоростью около 12 узлов.

Башенная лодка-монитор „Колдун“. 1864 г.

Это были суда, могущие ходить в дальнее море, а для ближайшей обороны берегов решено было построить 10 мониторов, столь явно доказавших свое превосходство. Строительство их считалось особенно важным при тогдашнем беззащитном состоянии Кронштадта, к тому же эти суда, по своей малой осадке, могли оборонять берега в любом месте нашего побережья и проходить мелкими шхерными фарватерами.

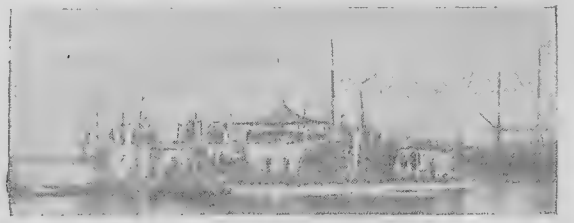
В 1863 г. при военном министерстве был учрежден особый комитет для обсуждения мер, необходимых для безотлагательного приведения Кронштадта в оборонительное положение. Общее мнение комитета было таково, что Кронштадт не мог быть спасен имевшимися тогда средствами в случае нападения на него морских противников, которые, действуя настойчиво и умело, могли захватить и столицу; что одними береговыми укреплениями, без подвижной броненосной обороны, Кронштадт защитить нельзя, почему и решена была постройка 10 мониторов и одной двухбашенной лодки „Смерч“, на что сверх сметы было отпущено 7 800 000 р. Эти суда были выстроены на русских заводах, а некоторые части за границей и окончены в один год. Особо кипучая деятельность в этом направлении была проявлена в 1863 г., когда пришлось все наши заводы и верфи приспособить для нового вида судостроения.



Броненосец „Адмирал Грейг“ на эллинге перед спуском в 1868 году.

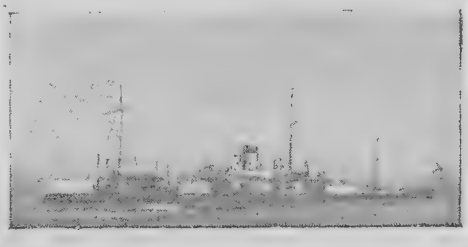
В 1865 г. была спущена 3-я броненосная батарея „Кремль“, и при этом на целый год раньше срока.

Нужны были суда с большим радиусом плавания, чем мониторы, хотя и они целой эскадрой ходили для испытания в Швецию и оказались вполне мореходными судами. Тогда же были построены башенные фрегаты, названные в честь адмиралов: „Спиридов“, „Чичагов“, „Грейг“ и „Лазарев“, и затем для дальних плаваний были построены два рангоутных мореходных фрегата: „Князь Пожарский“ и „Минин“, которые много раз хаживали в дальнее плавание и показали очень хорошие мореходные качества. Несколько позднее были сооружены фрегаты „Генерал-адмирал“ и „Александр Невский“, переименованный в „Герцог Эдинбургский“. Суда эти с поясным бронированием, несмотря на свою более чем скромную величину, были первыми судами подобного рода во всем мире и послужили прототипами улучшенных полуброненосных же крейсеров „Владимир Мономах“ и „Дмитрий Донской“, построенных тоже у нас, в России.



Поповка „Новгород“. 1873 г. 2491 тонна, ход 7 узлов.

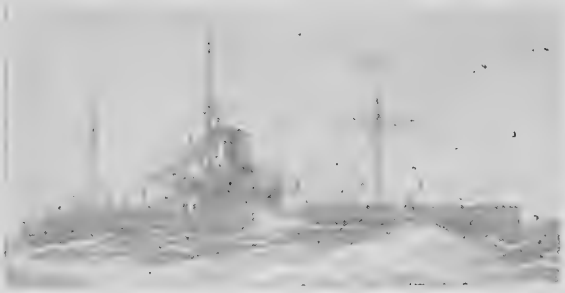
Особенным доказательством успеха нашего судостроения был броненосный корабль, названный первоначально „Крейсер“, а потом переименованный в „Петр Великий“, который по спуске был самым сильным кораблем в мире и в английских таблицах 1876 г. показан первым в ряду современных ему броненосцев. Все эти суда были различных типов, и настоящей однотипной эскадры у нас не было. Ограниченность средств и экономия вызывали слабое развитие флота, за которое мы не поплатились только потому, что нам не привелось воевать с морскими державами, а турки, с которыми мы воевали в 1877—1878 гг., хотя и имели суда, но были плохими моряками.



Броненосец „Адмирал Чичагов“. 1868 г. 3630 тонн, ход 10,5 узла.

В 1871 г. Россия добилась отмены унизительного запрещения иметь флот на Черном море. Но, добившись этого права, Россия не воспользовалась им в должной мере, чрезмерно соблюдая экономию. К моменту начала войны у нас на Черном море было только два круглых броненосца, построенных по проекту адмирала Попова, а потому называвшихся „поповками“, да несколько малых судов, сильно устаревших и пришедших в довольно печальное состояние, так как Черноморская флотилия после Крымской войны была заброшена. Были взяты сравнительно быстроходные пароходы коммерческого флота и их вооружили: поставили на них пушки и мины и спешно приспособили для военных целей. Суда были очень неважные, но личный состав, руководимый молодыми и энергичными командирами, устрашал турок, хозяйничая в виду турецких боевых судов и даже делая нападения на них под самым Константинополем. На

Батарея „Кремль“. 1865 г.



Броненосный корабль „Петр Великий". 1872 год. 9665 тонн, ход 13,5 узла. По вступлении в строй считался сильнейшим кораблем в мире.

Башня на корабле.

Постройка сухого дока.

Дунае организовали несколько отрядов паровых катеров и вооруженных шлюпок и на них смело нападали на турок. Катера действовали настолько энергично, что положительно парализовали активность могучих турецких броненосцев, с которыми они не раз вступали в бой, заставляя турок обороняться и не дожидаясь турецких атак.

Моряки содействовали своим сухопутным товарищам, и в результате победа была на нашей стороне. Но победоносная война 1877—1878 гг. окончилась для России весьма прискорбно. Европейские державы, и в первую очередь Англия, Австрия и Германия, постарались свести на-нет блестящие успехи русского оружия; такому положению много содействовало отсутствие у нас флота на Черном и Средиземном морях. К концу войны русская армия стояла у стен Константинополя, но ей не на что было опереться, так как не было флота, который мог бы закрыть доступ в Черное море англичанам, грозившим туда войти; по приглашению турок англичане уже стояли в Мраморном море.

Так окончилась очередная попытка овладеть Константинополем.

Должно сознаться, что „Петр Великий" был нашим единственным сильным боевым кораблем. Все прочие наши суда были неспособны к борьбе с первоклассными броненосцами, которыми располагали другие морские державы, да и самое значение их, как передвижной силы, обороняющей наши берега, весьма сомнительно.

По новому плану число судов предположено было довести до 24 эскадренных броненосцев, 13 океанских крейсеров и 41 судна меньших рангов. Этот обширный план предполагалось выполнить в 20 лет, и на выполнение его были отпущены соответствующие средства. Флот создавался не только для обороны, но и для активных и самых решительных действий на море. Соору-

жался он на Балтийском и на Черном морях, где вновь закипела деятельная жизнь.

Принципы создаваемого флота были те же, что и в 1860 г.: 1) возможно большее развитие плавания военных судов в дальних морях и океанах для выработки крепких закаленных моряков и для поддержания международного значения России; 2) независимость нашего отечества от иностранных верфей и заводов в деле сооружения военных судов и 3) сокращение и упрощение береговой администрации до крайних пределов, памятуя, что не флот существует для администрации, а последняя для флота.

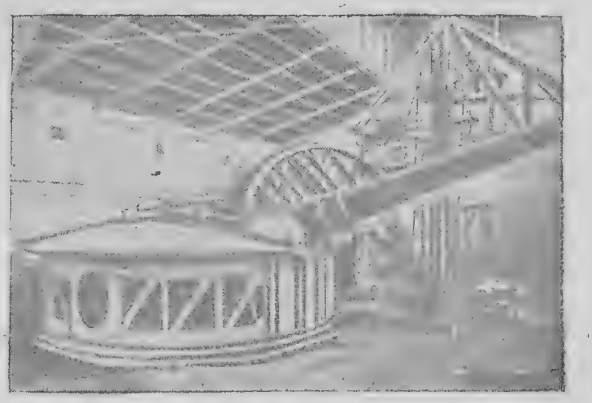
Судостроение шло большими шагами и преимущественно на отечественных верфях, благодаря чему сильно развились наши судостроительные заводы, как казенные, так и частные. Наши же заводы стали выделывать броню, орудия и снаряды, которые по качеству превосходили иностранные. К иностранцам обращались лишь в редких случаях, используя эти обращения для подготовки собственных судостроителей.

На Черном море были спущены броненосцы: „Чесма“, „Синоп“, „Георгий Победоносец“ в Севастополе и „Екатерина II“ в Николаеве. Возрождение Черноморского флота шло так быстро, что в 1888 г. на Новороссийском рейде стояли новопостроенные 2 броненосца, 5 канонерских лодок и 1 крейсер — строй первенцев нового Черноморского флота.

Морской историограф Ф. Ф. Веселаго в своей речи о возрождении флота на заседании Русского Исторического Общества в 1895 г. сказал следующее: „Одновременно с черноморскими судами и с такой же быстротой строились и суда для Балтийского флота, составлявшие в сущности не только численное его увеличение, но также настоящее возрождение, потому что по своим боевым и морским качествам новые суда далеко превосходили суда прежней по-

Эскадренный броненосец „Чесма“. 1886 г. 10000 тонн, ход 13,5 узла.

Испытание 12-дм. орудия броненосца „Чесма“.



Барбетная установка 12-дм орудия броненосца „Чесма“.

Полубронепосный фрегат „Владимир Мономах“.
1882 г. 5754 тонны, ход 15,5 узла.

стройки. Благодаря быстрым успехам наук, имеющих близкое отношение к морскому делу, всякое из вновь построенных судов, представляющее, так сказать, последнее слово науки, имело множество новых усовершенствований. При этом состав флота пополнялся всеми разнообразными типами судов, необходимыми для успешной деятельности флота при различных обстоятельствах. При спешной постройке судов, величине их размеров, громадности и разнообразии артиллерии, множестве новых механизмов и, особенно, введении в дело, вместо прежних дерева и железа, нового строительного материала — стали удесятерились трудности как проектирования чертежа судна, так и производства его постройки. Независимо от увеличения судовой численности, боевые силы нашего флота значительно возросли и от усовершенствования его минного вооружения, которое вышло из периода попыток и приобрело уверенность в возможности самостоятельной деятельности. То же можно сказать и об усовершенствованном применении на военных судах электрической силы взамен пара. Не меньшие усовершенствования сделаны были и в механизмах, приводящих суда в движение: вместо одного винта стали вводиться два и даже три винта, и т. п.“.

И действительно, за 1881—1895 гг. было построено, главным образом на отечественных верфях и заводах, 114 судов, а именно: 17 броненосцев общим водоизмещением 171 616 тонн, 10 броненосных и крытых палубной броней крейсеров — 68 222 тонны, 14 броненосных и небронеиосных мореходных канонерских лодок — 20 599 тонн и затем 73 судна меньших рангов, из них 53 миноноски; всего построено судов тоннажем 291 098 тонн и общей мощностью машин в 363 389 лошадиных сил; большая часть этих механизмов была сделана в России, на казенных и частных заводах. Итак, принцип постройки судов на отечественных заводах был вполне проведен. К заграничным заводам обращались лишь изредка.

О последовательности развития судостроения необходимо сказать следующее.

Были окончены постройкой полубронепосные фрегаты или крейсера „Владимир Мономах“ и „Дмитрий Донской“. Оба эти судна развивали среднюю скорость 15,5 узла, что составляло в то время весьма значительный ход. Их артиллерия и броня давали возможность успешно сражаться не только с небронеиосными судами иностранных флотов, но даже и с броненосцами, построенными до семидесятых годов.

Полубронепосный фрегат „Дмитрий Донской“.
1883 г. 5800 тонн, ход 15,5 узла.

Черноморский флот развился быстро, были построены, как уже сказано, броненосцы „Екатерина II“, „Чесма“, „Синоп“, „Георгий Победоносец“. Эти черноморские первенцы, равно как и

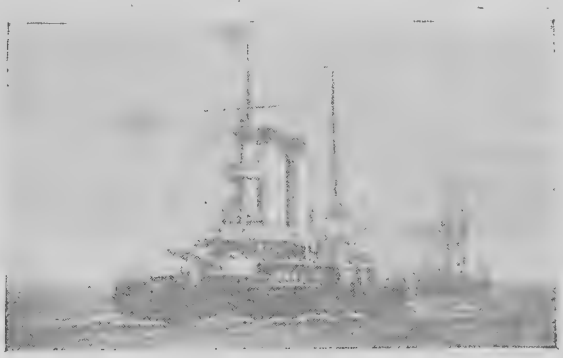
Эскадренный броненосец „Наварин". 1891 г. 9476 тонн, ход 15,8 узла.

остальные суда Черноморского флота, строились исключительно русскими заводами. Башенные установки некоторых из них имели по одной башне, сделанной за границей, а остальные опять-таки выполнены на отечественных заводах. Броненосцы эти имели осадку около 28 футов. Затем были построены 6 небронированных мореходных канонерских лодок, каждая водоизмещением в 1224 тонны и с углублением в 12 футов.

Одновременно Балтийский флот увеличился постройкой двух броненосцев. Оба они были высокобортными судами, что давало им возможность совершать дальние плавания. Построенные на отечественных заводах, они имели скорость 14,6 узла, что было шагом вперед сравнительно с единственным броненосцем „Петр Великий".

Изобретение стальной брони, давшее возможность делать ее много тоньше, а значит и легче, сильно улучшило тип последующих судов в отношении бронирования; по этому типу построены броненосцы: „Наварин", „Гангут", которые дали на приемных испытаниях 15 узлов, а броненосец „Сисой Великий" — даже 15,5 узла. Это были броненосцы, предназначенные для дальнего плавания, а для обороны своих берегов были сооружены броненосцы береговой обороны: „Адмирал Сенявин", „Адмирал Ушаков", „Генерал-адмирал Апраксин", имевшие углубление 18 футов при водоизмещении 4126 тонн. Артиллерия на них была сравнительно большая, средней артиллерии не было. Ход был достигнут 16 узлов. Нельзя не пожалеть, что на этих судах, обошедшихся очень дорого, была поставлена негодная артиллерия, которая официально носила название „неудачной серии выделки". Но так как артиллерия эта была предназначена исключительно для прибрежной войны, то даже столь большой недочет считался допустимым. В действительности этим судам суждено было участвовать не в прибрежной войне, а на Дальнем Востоке против Японии и притом с первоклассными броненосцами. Это лишнее подтверждение того, как часто во время войны приходится менять планы, тщательно разработанные в мирное время.

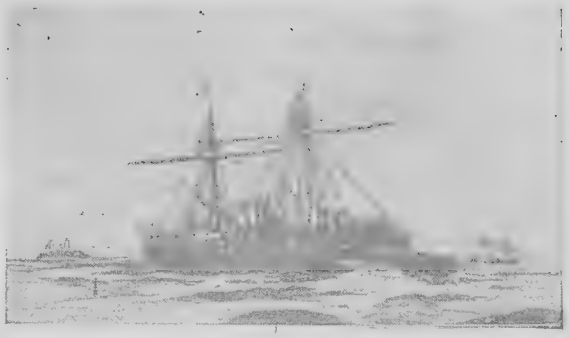
В 1888 г. были запроектированы 3 броненосные канонерские лодки: „Грозящий", „Гремящий", „Отважный", законченные только в 1892 г., — суда со скоростью 14,5 узла, рассчитанные на 3000 миль плавания экономическим ходом, что имело огромное значение ввиду отсутствия у нас угольных станций по пути на Дальний Восток. По этому же типу построена и лодка „Храбрый", спущенная уже в 1895 г. Затем для действия на китайских реках построена мелко сидящая лодка „Гиляк", спущенная в 1897 г.



Броненосец береговой обороны „Адмирал Ушаков". 1893 г. 4126 тонн, ход 17 узлов.

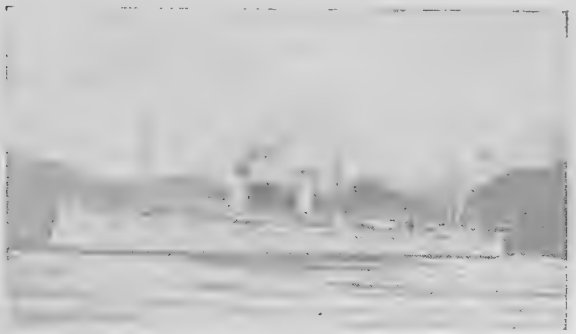
Для усиления наших сил на Дальнем Востоке были построены четыре

мореходные неброненосные канонерские лодки: „Манджур“, „Кореец“, „Бобр“ и „Сивуч“, каждая водоизмещением около 1000 тонн, с осадкой в 12 футов и ходом до 13 узлов.



Канонерская лодка „Бобр“. 1885 г. 950 тонн, ход 11 узлов.

Политические соображения вызвали необходимость постройки сильных боевых судов, которые можно было бы послать на Тихий океан, т. е. судов более высокобортных и мореходных, чем броненосцы: „Наварин“ и „Сисой Великий“. Получился тип новых эскадренных броненосцев „Полтава“, „Севастополь“ и „Петропавловск“, проектированных в мае 1891 г. и спущенных на воду в 1894—95 гг. Эти суда имели 10 960 тонн водоизмещения, причем для двух из названных броненосцев механизмы строились на английских заводах, а один на Франко-русском заводе в Петербурге. Скорость новых судов предполагалась 17 узлов, что и подтвердилось на испытании. Усовершенствованная броня и артиллерия были сделаны на отечественных заводах. Помимо высокой скорости, эти суда обладали большим запасом топлива, что имеет громадное значение для плавания на Дальнем Востоке.



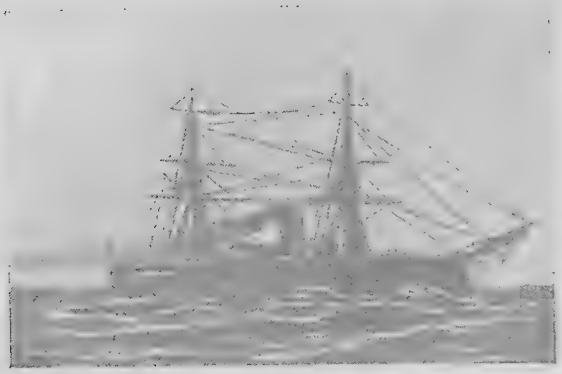
Броненосный крейсер „Рюрик“. 1892 г. 10 933 тонны, ход 18,5 узла.

Для Черноморского флота были построены броненосцы „Двенадцать апостолов“, „Три святителя“ и „Ростислав“, чем общее число их было доведено до семи. И русский флот на Черном море стал много сильнее турецкого.

В дополнение к ранее построенным вошли в строй крейсера: „Адмирал Нахимов“, имевший топлива на 8000 миль 8-узловым ходом, наибольший же ход был 17 узлов, затем „Витязь“ и заказанные на заводе Chantiers de la Loire во Франции крейсер „Адмирал Корнилов“ и на Балтийском заводе в Петербурге крейсер „Память Азова“; они развили при испытании 17 узлов и опять с большим запасом угля, дававшим возможность перехода в 10 000 миль.

Почти около этого же времени на Балтийском заводе был выработан совершенно новый и самостоятельный тип минных крейсеров, по проекту которого и были построены два первых таких крейсера в мире, названные: „Лейтенант Ильин“ и „Капитан Сакен“. Эти маленькие суда с водоизмещением 600 тонн не

Канонерская лодка „Сивуч“. 1885 г. 950 тонн, ход 11,7 узла.



Крейсер 1 ранга „Адмирал Нахимов".

уступали по вооружению минами большим судам и имели скорость 18,5 узла. С этого времени начинается дальнейшее развитие типа таких минных крейсеров, составляющих нечто среднее между кораблями и миноносцами, и это развитие привело к постройке в 1891 г. еще более улучшенных минных крейсеров „Воевода" и „Посадник", спущенных на воду в 1892 г. Они дали ход 21—22 узла. Годом позже были построены еще два минных крейсера — „Всадник" и „Гайдамак", затем „Казарский" и „Гридин" по тем же чертежам в Николаеве.

В 1888 г. были проектированы большой океанский крейсер „Рюрик", а позднее „Россия", давшие ход 19,5 узла, и затем построен, во Франции, крейсер „Светлана", давший 20 узлов.

Это были суда крупные по водоизмещению. Но большое значение имеют и вспомогательные суда — миноносцы, а потому необходимо сказать о них несколько слов.

Десантная корабельная пушка.

После русско-турецкой войны 1877—78 гг., когда минное оружие доказало свою боеспособность, была построена в 1880 г. первая миноноска „Батум", водоизмещением в 43 тонны, обладавшая скоростью 15 узлов, и 100 миноносок, выстроенных наскоро во время политических затруднений 1877 г. для защиты подступов к столице.

Миноноски эти, таким образом, имели скромное оборонительное назначение и по самому своему устройству не были в состоянии делать морских переходов.

Открытая установка 6-дм. пушки на палубе крейсера.

В этот период морское министерство приступило к сооружению мореходных миноносцев, важное значение коих стало очевидно для всех флотов вследствие доказанной опытом годности их к плаванию в открытом море. Опыт этот, подобно многим другим, был прежде всех сделан нами. Вышеупомянутая миноноска „Батум" под командой лейтенанта Зацаренного совершила переход из Англии в Черное море с нашей командой совершенно самостоятельно и тем окончательно упрочила за такими судами репутацию мореходных. Ввиду этого в соседнем с нами государстве —

Германии — началась спешная работа по постройке сразу 70 миноносцев. К сожалению, русское морское министерство, не располагая нужными средствами для того, чтобы одновременно приступить к сооружению большого числа миноносцев,

Минный крейсер „Капитан Сакен". 1888 г. 600 тонн, ход 18 узлов.

принуждено было ограничиться вначале заказом за границей, из-за неподготовленности отечественных верфей, только двух миноносцев для Черноморского флота: „Сухум" на заводе Торникрофта в Англии (скорость 17 узлов, 66 тонн водоизмещения) и „Поти" на заводе Нормана в Гавре (63 тонны водоизмещения, скорость

Миноносец „Батум" по приходе ее из Англии в Черное море.

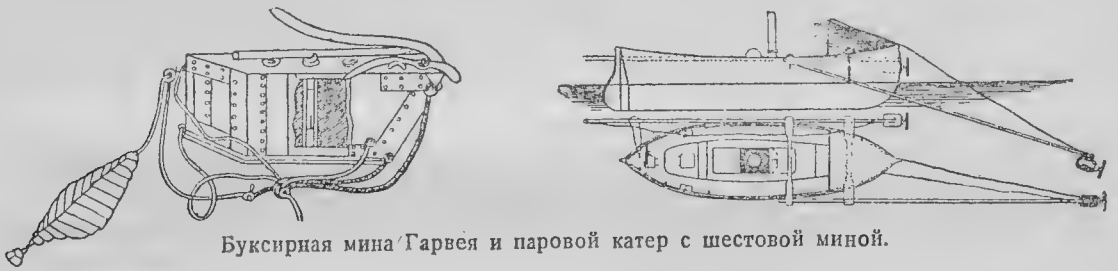
хода 18 узлов). Затем в 1884 г. последовала постройка на французских заводах миноносцев „Геленджик" и „Гагры" в 70 и 80 тонн, с той же скоростью 17 и 18 узлов.

С 1886 г. начался усиленный рост миноносного флота. В этом году были приобретены в Германии от завода Шихау одновременно десять миноносцев, в 87 тонн

Одноствольная пушка 47-*мм* Гочкиса.

Минные катера на борту броненосца.

водоизмещения со скоростью 20 узлов, получившие названия: „Або", „Виндава", „Либава", „Кодор", „Киния", „Рени", „Чардак", „Ялта" и „Новороссийск", и тогда же заказан был в Англии двухвинтовой миноносец „Выборг", водоизмещением в 166 тонн, рассчитанный на тот же 20-узловой ход.



Буксирная мина Гарвея и паровой катер с шестовой миной.

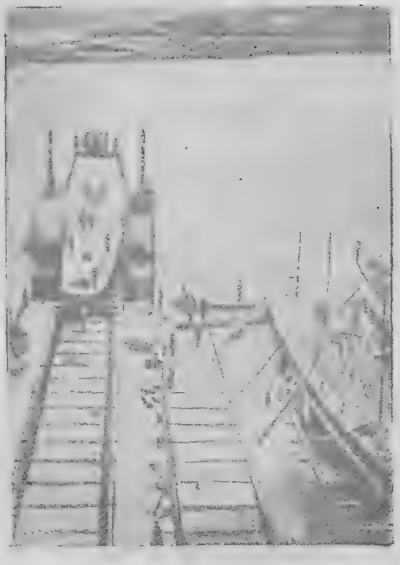
К этому времени явилась возможность заняться постройкой миноносцев на наших верфях. Первый миноносец, получивший название „Измаил", был построен на казенном Николаевском элинге по чертежам миноносцев Нормана со скоростью до 17,5 узла. Затем у нас же были построены: „Котлин" — на Балтийском заводе, „Нарва" — в Петербургском порту „Янчихэ" и „Сучена" — на Невском заводе.

Бортовой поворотный выбрасывающий минный аппарат для 19-фут. мин Уайтхеда.

Станок Пестина 6-дм. пушки. 1882 год.

Одновременно были приобретены от завода Нормана два миноносца — „Свеаборг“ и „Ревель“, сделавшие впоследствии переход в Тихий океан.

В 1890 г. на заводе Шихау были построены для Черноморского флота миноносцы „Анакрия“ и „Адлер“. Первый в 87 тонн, одновинтовой, и второй в 164 тонны, с двумя винтами. Хотя миноносец „Адлер“ оказался значительно быстроходнее „Анакрии“, тем не менее сравнение их типических особенностей убедило в необходимости отдать предпочтение миноносцу „Анакрия“, ввиду его прекрасных морских качеств, и потому последующие 10 миноносцев строились по образцу „Анакрии“. Из этих последних миноносцев два — „Тосна“ и „Домеснес“ — построены Путиловским заводом, два №№ 268 и 269 в Николаевском Адмиралтействе и шесть — „Аспэ“, „Транзунд“, „Нарген“, „Гогланд“ и №№ 131 и 132 — на Ижорском заводе.



Пловучий мост (док) для вытаскивания миноносцев на берег.

В 1892 г. от завода Нормана был приобретен образцовый миноносец в 120 тонн „Пернов“, с 2 винтами, давший на пробе 26 узлов вместо обусловленных по контракту 21 узла, и по образцу его в конце рассматриваемого периода приступлено было к изготовлению новой серии миноносцев числом 14 штук.

Все это время наши заводы и адмиралтейства разрабатывали и видоизменяли чертежи имевшихся типов миноносцев для придания им быстроходности, мореходности и устойчивости. По таким чертежам в период времени с 1890 по 1893 г. было построено 15 миноносцев.

Наконец, необходимо упомянуть, что за этот период положено начало сооружению особого рода больших миноносцев, названных истребителями, по типу английского истребителя „Hayock“. Первый такой миноносец, названный у нас „Сокол“ (потом „Прыткий“), заказан был в июне 1894 г. заводу Ярроу за 35 000 ф. ст., а спуск его на воду последовал уже в 1895 г.

Выстрел самодвижущейся миной Уайтхеда из бортового минного аппарата (по терминодогии тех времен).

Таким образом, за этот период флот увеличился на 49 миноносцев, из общего числа коих 26 плавали в Балтийском море, 16—в Черном и 7—в Тихом океане.

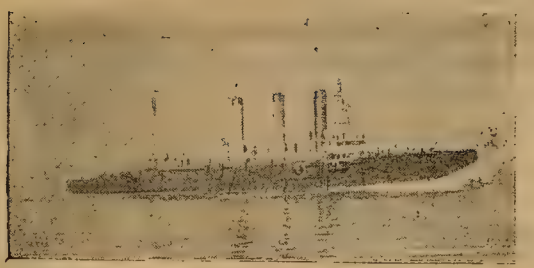
Ознакомившись с ходом развития нашего судостроения, перейдем теперь к рассмотрению вопроса о личном составе. Если суда можно сделать в сравнительно очень короткий срок, наконец, можно купить готовые, то личный состав — эту душу наших кораблей — надо воспитать, а потому морская служба должна оцениваться исключительно со стороны ее действительной пользы.

Эскадренный миноносец „Стерегущий". 340 тонн, ход 26 узлов.

Крейсер I ранга „Светлана". 1896 г. 3727 тонн, ход 20 узлов.

Эскадренный броненосец „Пересвет". 1898 г. 12 674 тонны.

Эскадренный броненосец „Полтава". 1894 г. 10 960 тонн, ход 16,3 узла.



Крейсер I ранга „Паллада". 1899 г. 9731 тонна, ход 20 узлов.

Крейсер II ранга „Новик". 1900 г. 3080 тонн, ход 25 узлов.

Для всесторонней разработки проекта новой организации личного состава и морских учреждений при морском министерстве была назначена особая комиссия. [1]

Крейсер „Богатырь". 1902 г. 6500 тонн, ход 24 узла.

Несоразмерность личного состава сравнительно с судовым представлялась очевидной. На действительной службе числилось тогда: адмиралов более 100 человек, капитанов 1 ранга 148 человек, а всего флотских, артиллерийских и штурманских чинов числилось по спискам 2335 человек, тогда как по вновь утвержденному штату личного состава требовалось иметь: вице-адмиралов 20, контр-адмиралов 35, капитанов 1 ранга 86, капитанов 2 ранга 149 и обер-офицеров 839. Списки личного состава были переполнены такими офицерами, которые давно уже не плавали на судах или же, будучи в высших чинах, по нескольку лет командовали самыми малыми судами. Впрочем, подобное накопление излишка офицеров в морском ведомстве не было новостью, если припомнить, что и ранее министерству приходилось принимать экстренные меры для сокращения личного состава путем перевода в резерв.

Чтобы положить конец такому ненормальному явлению, единственным средством было признано прекращение производства в чины целыми выпусками, с установлением производства лишь на открывающиеся вакансии и ограничением в то же время ежегодного прилива молодых офицеров из морского училища и из юнкеров. На этих основаниях был выработан штат судового состава, причем чин капитан-лейтенанта для упрощения производства был вовсе упразднен.

В основу переустройства личного состава легло „Положение о морском цензе", одинаково распространенное на все специальности морской службы.

Исходя из мысли, что в морской службе с каждым чином связано назначение на известную должность, требующую опытности и знаний, которые преимущественно приобретаются плаваниями, положение о цензе обусловливает производство в чины совершением определенного для каждого чина числа плаваний.

Так, например, для производства в следующий чин определено выплавать: мичману 1,5 года, лейтенанту 4,5 года, а в старших чинах — прокомандовать судами 1 и 2 рангов. Для цензового счисления был сделан новый расчет плавания на боевых судах, отличный от ранее существовавшего.

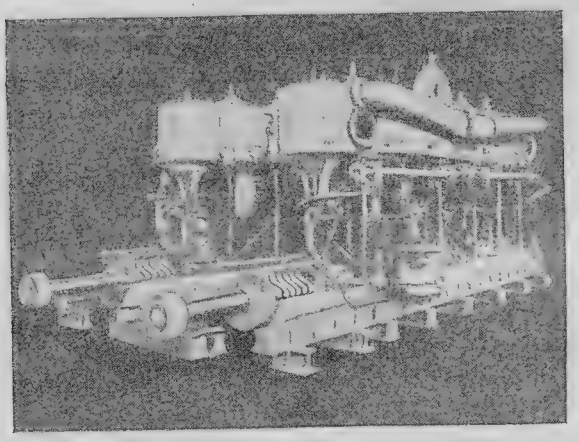
Эскадренный миноносец „Сибирский Стрелок".

Положение о морском цензе, рассмотренное в законодательном порядке, было утверждено в 1885 г. Было признано желательным, чтобы усталые и устаревшие заблаговременно очищали дорогу молодым и бодрым, независимо от личного желания продолжать службу, в силу чего тогда же был назначен пре-

[1] С. Ф. Огородников, Исторический обзор развития и деятельности морского министерства за сто лет 1802—1902, СПБ., 1902 г.

дельный возраст для каждого чина, по достижении которого лица, не удовлетворявшие установленному цензу, увольнялись от службы.

Кроме флотских офицеров, у нас на флоте были офицеры корпусов: морской артиллерии и флотских штурманов, положение которых на судах было исключительно подчиненное, что вызвало много ссор и неудовольствий. Эти корпуса были упразднены, но зато был увеличен курс в морском корпусе, по окончании которого офицеры выбирали себе специальность и оканчивали артиллерийский, минный или штурманский офицерские классы.



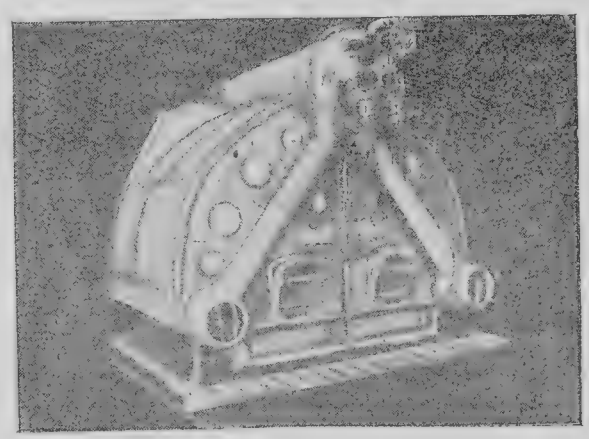
Две машины в 6400 инд. л. с., установленные на минных крейсерах типа „Украина".

Минный крейсер типа „Украина". В 1904—1906 гг. было построено 12 минных крейсеров этого типа.

Введение ценза имело огромное значение для повышения уровня боевых и морских знаний в офицерском составе флота. Но мера эта имела и пагубные последствия, которые очень ощутительно дали себя знать. Введение ценза, а с ним и уменьшение офицерского состава флота, совпало с развитием программы судостроения, а значит и увеличения числа офицерских вакансий, вследствие чего за очень короткий срок в командном составе получился некомплект.

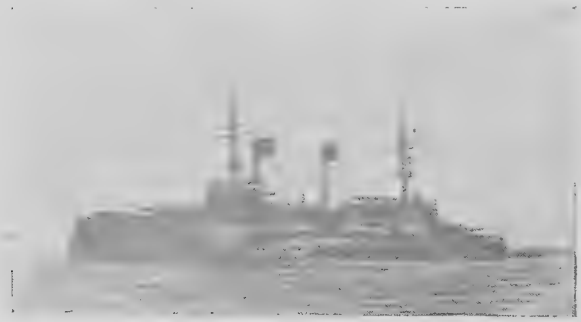
В видах экономии не все суда плавали, а потому, несмотря на некомплект офицеров, последних оказался как будто бы избыток, ибо на плававших судах все вакансии были заполнены. Но даже те суда, которые были назначены в плавание, ради экономии в топливе в море ходили мало, а больше стояли на бочках. Вот и „цензовались" офицеры, командиры и адмиралы, стоя на рейдах по бочкам.

В 90-е годы было положено начало военному порту в Либаве. При этом нужно сказать, что здесь имелось в виду выполнить проект Петра I — устроить незамерзающий порт на Балтийском море. Но, к сожалению, забыли или, вернее, недостаточно оценили, что Петр,



Водотрубный котел, установленный на минных крейсерах типа „Украина".

осмотрев все побережье Балтийского моря, выбрал совсем другое место, а именно бухту Рогервик, и даже назвал новый порт: „Балтийский порт". Этот проект не был осуществлен тогда же только из-за недостаточного развития строительного искусства. Но теперь не обратили должного внимания на выбор создателя русского морского могущества на Балтийском море и вместо естественного порта выбрали Либаву. Здесь пришлось искусственно создавать то, что в Рогервике природа давала сама. Кроме того, новый порт, будучи расположен очень близко к границе, был бы первым объектом в случае морской войны и, не будучи достаточно укреплен, — а укреплять столь открытый берег немыслимо,— при первой же неудаче на море был бы захвачен врагами, а значит не смог бы выполнить свою главную задачу порта — служить для исправления судов во время войны.

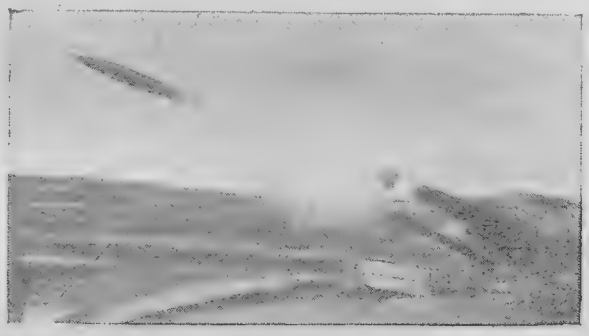


Эскадренный броненосец „Князь Суворов". 1903 год. 13 516 тонн, ход 18 узлов.

Усиленный рост флота естественно вызвал увеличение ассигнований на флот, которые возросли с 30,5 миллиона в 1881 г. до 51 в 1894 г.

Последние 25 лет перед русско-японской войной флоту не привелось сражаться на море, но зато пришлось несколько раз фигурировать в качестве участника разных торжеств вместе с другими морскими державами в Европе и Америке.

Кроме того, эскадры стали плавать на Дальний Восток. Эти походы имели большое воспитательное значение в деле развития морских знаний у личного состава, так как ничто так не приучает к морю, как долгие совместные плавания эскадр.



Стрельба морскими минами [1] на сухопутном фронте при обороне Порт-Артура.

Продолжая судостроительную программу, флот значительно рос. В России с 1895 по 1905 г. было построено много судов главным образом на отечественных верфях, но не раз прибегали, по примеру прошлого, и к иностранцам. К 1906 г. было построено 7 броненосцев с общим водоизмещением 98 000 тонн, из них за границей только 2 с водоизмещением 25 817 тонн. Крейсеров 1 ранга 15 на 123 167 тонн, из них за границей 7 на 53 590 тонн. Мореходных канонерских лодок 6, минных крейсеров 30, миноносцев разных типов свыше 120.

Такой рост флота потребовал значительных расходов, а потому сверх бюджета было отпущено 90 млн. на усиление судостроения 1898—1904 гг.

Чрезвычайное увеличение боевых сил флота, непредвиденное в 1885 г., не было своевременно учтено, и рост некомплекта командного состава продолжался;

[1] Это были метательные мины, имевшие вид торпеды, но не являвшиеся самодвижущимися. (*Прим. ред.*)

только в 1894 г. хватились и стали увеличивать прием в морские учебные заведения, да стали принимать во флот со стороны, но было поздно. Правда, увеличивая флот, много сэкономили на недостатке офицерского состава. Экономили в расходах на плавание и за последние годы свели плавание к резервам и стоянию на бочке, счету пребывания офицеров на судне, а не в действительном плавании. Цензовались всячески, а плавали и учились очень мало.

Ледокол „Ермак", построенный по настоянию С. О. Макарова.

Эта несчастная экономия в личном составе и обучении его не сказалась до русско-японской войны только потому, что у нас не было боевых столкновений на море. В 1900-х годах хотя и были боевые столкновения с Китаем, но их недостаточно учли, а потому и расплатились кровью в войне с Японией.

Сначала Япония воевала с Китаем и победила. Потом все европейские державы захватили себе порты на китайской территории. Россия же захватила взятый японцами у китайцев Порт-Артур, сильно его вооружила, а под боком стала строить коммерческий порт, называвшийся официально Дальний и прозванный всеми тогда же „Лишний". Как коммерческий порт, он не был вооружен, а потому был легко захвачен японцами и послужил им как богато оборудованный в морском отношении порт.

XX век начался для России войной на Дальнем Востоке с китайцами, нашими соседями (так называемой войной против боксеров,[1] на обширной сухопутной границе в Азии. В этой войне Россия была в союзе с другими державами. Отряд канонерских лодок, под общей командой русского капитана 1 ранга Добровольского, вошел в реку Пейхо, в тыл фортов Таку. Несмотря на вооруженность вполне современной артиллерией, крепость была взята сравнительно легко.

Тип эскадренного миноносца 1904 - 1905 гг.

Следующая война была с японцами, и она, к несчастью, имела совершенно другие результаты.

Подробный разбор русско-японской войны не входит в тему настоящего труда,

[1] Народное восстание в Китае в 1900 — 1901 гг., вошедшее в историю под названием Боксерского восстания (название получено от тайных национально-революционных обществ: „Общество большого кулака" и „Общество кулака справедливости"), было направлено против империалистов, начавших захват и раздел Китая. Для подавления Боксерского восстания империалистические державы: Япония, США, Англия, Франция, Германия, Италия, царская Россия послали в Китай свои сухопутные войска и флоты. (*Прим. ред.*)

однако нельзя не отметить некоторые грустные явления, которые должны русских многому научить Наши братья и сотоварищи заплатили за этот урок кровью, а многие и жизнью, и было бы несправедливо не воспользоваться им.

Взрыв броненосца „Петропавловск".

Мы, построив дорого стоящие броненосцы и суда иных типов, экономили на угле, снарядах и тем не давали боевой практики личному составу, что тягостно сказалось в трагическом эпизоде русской морской истории — в Цусимском бою. [1]

И тем более нужно было особенно тщательно обучить личный состав, который был сокращен до пределов 1885 г., и был весьма мал. У нас забыли, что корабли без хорошо обученного личного состава все равно, что тело без души. Стоимость же одного броненосца много дороже содержания целого штата морских специалистов.

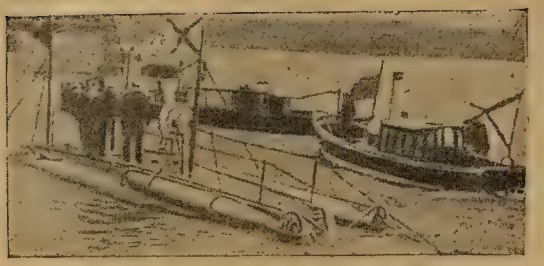
В эту войну особенно резко выяснилось значение флота, а потому даже самые яростные противники возрождения русского флота не могли не согласиться, что, имей Россия перевес и успех на море, японцы ничего бы не могли поделать на суше.

Отряд минных крейсеров на реке Неве.

До Цусимского боя, пока была надежда, что русские одолеют, результаты войны еще были сомнительны, но после цусимского поражения всем стало очевидно, что кампания проиграна.

---

[1] По поводу Цусимского боя В. И. Ленин в своей статье „Разгром" пишет: „Полный военный крах царской России стал очевиден уже тогда, но балтийская эскадра внушала еще русским патриотам тень надежды. Все понимали, что окончательный исход войны зависит от победы той или другой стороны на море. Самодержавие видело, что несчастный исход войны равносилен победе „внутреннего врага", т. е. победе революции. Поэтому на карту было поставлено все". И дальше: „Теперь и последняя ставка побита. Этого ожидали все, но никто не думал, чтобы поражение русского флота оказалось таким беспощадным разгромом" (Ленин, т. VII, стр. 335). (*Прим. ред.*)



Одна из первых русских подводных лодок „Дельфин".

Лодка „Осетр" на ходу (первоначально называлась „Протектор").

Взрыв торпеды.

Лодка „Осетр" встретила лед и идет в нем.

Подводные лодки краном грузятся на пароход. 1906 г.

Лодка типа „Лэка" в надводном положении на ходу.

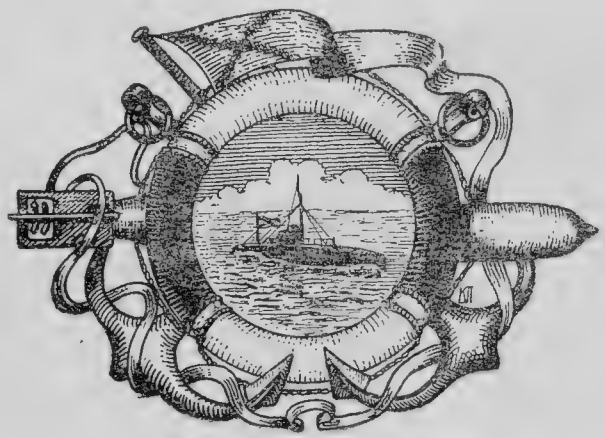
Выходы крейсеров из Владивостока оказывали громадное влияние на успех наших действий в Манчжурии. Крейсера прерывали сообщение с Японией и тем не раз ставили войска японцев в очень тяжелое положение. Теперь уже стало известно, что крейсер „Громобой“ потопил японский транспорт „Хитачи-Мару“, шедший с осадными орудиями для Артура, что на целых три месяца продлило осаду. Спрашивается, какую огромную пользу могли бы принести владивостокские крейсера, если бы они могли действовать свободнее и энергичнее? Несколько раз армия врага нуждалась во многом, а причиной тому было появление владивостокских крейсеров у японских берегов. Успешные для японцев бои с Артурской и Владивостокской эскадрами развязали им руки, и японцы могли спокойно готовиться к принятию должным образом эскадры Рожественского; они это время даром не потеряли. Участники первых морских боев Владивостокской и Порт-Артурской эскадр свидетельствуют, что японцы выучились стрелять за промежуток с 28 июля 1904 г. по май 1905 г. и стали стрелять совсем другими снарядами. Японцы говорят, что расстреляли за это время 5 боевых комплектов, переменили часть орудий; значит, на стрельбу и на уголь они не жалели денег, так как в современном настоящем бою суда маневрируют исключительно большими ходами. На кораблях же русского флота не производили стрельбы за недостатком снарядов; даже из России эскадры долго не могли уйти, так как снаряды еще не были готовы и их отпустили на суда в самом ограниченном количестве. Кроме того, японцы были как бы у себя дома и легко могли исправить всякие повреждения; 2-й же Тихоокеанской эскадре пришлось обойти весь земной шар, чтобы добраться до берегов Японии.

Итак, в силу целого ряда обстоятельств Россия проиграла войну и совсем лишилась флота на Дальнем Востоке, что стоило много, много дороже всех тех снарядов и всего угля, которые могли бы быть истрачены за все последние годы.

Но все эти грустные злоключения не давали права падать духом.

Что было бы, если бы Петр I после страшного нарвского погрома опустил руки? Но Петр, не покладая рук, работал сам, заставляя работать окружающих. Петр, обучив своих людей не только на суше, но и на море, начал мало-помалу бить шведов и в конце концов под Полтавой и у Гангутского мыса нанес тяжелое поражение гордости и славе непобедимого врага.

В истории нашего флота много примеров героизма и самоотверженности русских моряков. Роль флота в истории нашей родины была всегда велика. Наша задача и дальше работать как можно лучше в деле развития родного нам флота. Изучение его героической истории сослужит в этом большую пользу.



ОГЛАВЛЕНИЕ

От издательства 3

I. Киевский период 5

Морские походы на Русском (Черном) море. . . . . —

Суда славян Киевского периода 15

Греческие и скандинавские суда 17

II. Флот Великого Новгорода 19

III. Русский флот в период создания и расширения русского национального государства (XIV—XVII вв.) 27

IV. Русский флот при Петре I 49

V. Русский флот во вторую четверть XVIII века 63

VI. Состояние и боевая деятельность русского флота во вторую половину XVIII века 73

VII. Общий обзор боевой деятельности и время мнимых „реформ" русского флота в первой четверти XIX века. 93

VIII. Деятельность русского флота в XIX веке, до Крымской войны 111

IX. Броненосное судостроение в России. Появление новых классов кораблей и боевых средств 123

Редактор капитан 3 ранга *Р. Мордвинов.*
Технический редактор *А. Николаев.*
Корректор *А. Лахтин.*

Сдано в набор 25/I 1939 г. Подписано к печати 10/VII 1940 г. Формат бумаги 84×108¹/₁₆. Объем 19 печ. л. Бум. л. 4½. 13,6 уч.-авт. лист. В бум. листе 119.000 знаков. Г № 157524. Изд. № 31. Зак. № 64. Цена книги 11 руб. 20 коп.

Типография Лениздата № 3 им. Коминтерна. Ленинград, Красная ул., 1.

13